

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Comissão dos Transportes e do Turismo

20.12.2004

PE 350.189v01-01

ALTERAÇÕES 69-217

Projecto de relatório

(PE 349.892v01-01)

Mathieu Grosch

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à carta de condução

Proposta de directiva (COM(2003)0621 – C6-0160/2003 – 2003/0252(COD))

Texto da Comissão

Alterações do Parlamento

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 69
Considerando 3

(3) A faculdade de impor disposições nacionais em matéria de prazo de validade, prevista na Directiva 91/439/CEE, tem por consequência a coexistência de regras divergentes nos Estados-Membros e a circulação de mais de 80 modelos diferentes de cartas de condução válidos nos Estados-Membros. Esta situação cria problemas de transparência aos cidadãos, às forças da ordem e às administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e conduz à falsificação de documentos que por vezes datam de há várias décadas. ***Por estes motivos, convém proceder à harmonização das regras relativas ao prazo de validade das cartas emitidas ou renovadas a partir da data de aplicação da presente directiva.***

(3) A faculdade de impor disposições nacionais em matéria de prazo de validade, prevista na Directiva 91/439/CEE, tem por consequência a coexistência de regras divergentes nos Estados-Membros e a circulação de mais de 80 modelos diferentes de cartas de condução válidos nos Estados-Membros. Esta situação cria problemas de transparência aos cidadãos, às forças da ordem e às administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e conduz à falsificação de documentos que por vezes datam de há várias décadas.

AM\549582PT.doc

PE 350.189v01-01

Justificação

Na sua proposta, a própria Comissão Europeia parte do princípio de que as estatísticas revelam que o risco é muito elevado para os condutores muito jovens (p. 15). As estatísticas relativas aos acidentes de condutores novatos provam que estes estão expostos a um risco marcadamente mais elevado. O grupo dos titulares de cartas de condução idosos constitui um pequeno grupo nas estatísticas relativas aos acidentes. A conjugação da validade com uma limitação temporal da validade não levará, por conseguinte, a que seja alcançado o objectivo declarado de reduzir para metade os mortos na estrada.

A carta de condução não se destina essencialmente a comprovar a identidade do respectivo titular, embora seja essa a prática em alguns Estados-Membros, mas sim a comprovar que o mesmo se encontra habilitado a conduzir veículos na via pública. A renovação periódica não oferece qualquer garantia contra a falsificação.

Alteração apresentada por Reinhard Rack

Alteração 70
Considerando 3

(3) A faculdade de impor disposições nacionais em matéria de prazo de validade, prevista na Directiva 91/439/CEE, tem por consequência a coexistência de regras divergentes nos Estados-Membros e a circulação de mais de 80 modelos diferentes de cartas de condução válidos nos Estados-Membros. Esta situação cria problemas de transparência aos cidadãos, às forças da ordem e às administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e conduz à falsificação de documentos que por vezes datam de há várias décadas. Por estes motivos, convém proceder à harmonização das regras relativas ao prazo de validade das cartas emitidas ou renovadas a partir da data de aplicação da presente directiva.

Suprimido

Alteração apresentada por Margrete Auken

Alteração 71
Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Importa proceder em todos os Estados-Membros à troca das antigas cartas de condução no prazo de 10 anos, a fim de evitar que, em vez de um modelo europeu uniforme, se observe a existência de um modelo europeu suplementar.

Or. en

Justificação

Simplificação.

Alteração apresentada por Jörg Leichtfried

Alteração 72
Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Importa proceder em todos os países à troca das antigas cartas de condução, a fim de evitar que, em vez de um modelo europeu uniforme, se observe a existência de um modelo europeu suplementar. No respeitante aos antigos modelos de carta de condução, prevê-se, para o efeito, um prazo de vinte anos.

Or. de

Justificação

A presente directiva visa substituir a grande diversidade de modelos de cartas de condução existentes por um modelo uniforme. Assim sendo, cumpre obviamente substituir os modelos de cartas de condução existentes que não sejam conformes à presente directiva, uma vez que, caso contrário, apenas será introduzido um outro modelo europeu.

Esta troca viabilizaria, além disso, o levantamento das cartas de condução existentes em cada Estado-Membro. Cartas de condução falsificadas ou de que sejam emitidos duplos exemplares seriam retiradas da circulação. Tal revestir-se-ia de particular importância para a rede europeia de cartas de condução, a qual poderia, assim, dar início ao seu trabalho e melhor combater o "turismo das cartas de condução" mediante ficheiros actualizados.

Face ao ónus administrativo, cumpre estabelecer prazos para a troca em causa, afigurando-se oportuno um período de vinte anos.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 73
Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Importa proceder em todos os países à troca das antigas cartas de condução, a fim de evitar que, em vez de um modelo europeu uniforme, se observe a existência de um modelo europeu suplementar. No respeitante aos antigos modelos de carta de condução, prevê-se, para o efeito, um prazo de vinte anos.

Or. de

Justificação

Tendo em vista não confundir desnecessariamente a população, bem como limitar o mais possível os encargos administrativos, é oportuno estabelecer um prazo único para a troca de todos os modelos.

Alteração apresentada por Christine De Veyrac e Dominique Vlasto

Alteração 74
Considerando 3 bis (novo)

(3 bis) Importa proceder à troca das antigas cartas de condução em todos os Estados-Membros, a fim de evitar que, em vez de um modelo europeu uniforme, se observe a existência de um modelo europeu suplementar. O prazo previsto para o efeito é de vinte anos para todos os modelos de carta de condução, sejam eles em suporte papel ou em cartão plastificado.

Or. fr

Justificação

A presente directiva visa substituir a grande diversidade de modelos de cartas de condução existentes por um modelo uniforme. Assim sendo, cumpre obviamente substituir os modelos de cartas de condução existentes que não sejam conformes à presente directiva, uma vez que, caso contrário, apenas será introduzido um outro modelo europeu.

Esta troca viabilizaria, além disso, o levantamento das cartas de condução existentes em cada Estado-Membro. Cartas de condução falsificadas ou de que sejam emitidos duplos exemplares seriam retiradas da circulação. Tal revestir-se-ia de particular importância para a rede europeia de cartas de condução, a qual poderia, assim, dar início ao seu trabalho e melhor combater o "turismo das cartas de condução" mediante ficheiros actualizados.

Face ao ónus administrativo, cumpre estabelecer prazos para a troca em causa.

Por último, será conveniente aplicar o mesmo prazo às cartas de condução em papel ou em cartão plastificado a fim de não discriminar os Estados que emitem cartas em apenas um dos modelos.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 75
Considerando 4

(4) A introdução de um prazo de validade administrativa permitirá renovar regularmente as cartas de condução com o objectivo de introduzir as medidas conta a falsificação mais recentes e aplicar, por ocasião da renovação periódica, as disposições relativas aos exames médicos ou outras medidas previstas pelos Estados-Membros, tais como cursos de actualização dos conhecimentos teóricos ou da aptidão prática.

Suprimido

Or. de

Justificação

A renovação periódica da carta de condução não oferece qualquer garantia contra a falsificação. A renovação periódica sujeita a exames médicos e de capacidades implica um custo financeiro considerável, desproporcionado em relação ao objectivo visado e que não oferece qualquer garantia de maior segurança rodoviária.

Alteração apresentada por Reinhard Rack

Alteração 76
Considerando 4

(4) A introdução de um prazo de validade administrativa permitirá renovar regularmente as cartas de condução com o objectivo de introduzir as medidas contra a falsificação mais recentes e aplicar, por ocasião da renovação periódica, as disposições relativas aos exames médicos ou outras medidas previstas pelos Estados-Membros, tais como cursos de actualização dos conhecimentos teóricos ou da aptidão prática.

Suprimido

Or. de

Alteração apresentada por Reinhard Rack

Alteração 77
Considerando 5

(5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor. Por motivos de transparência, esta periodicidade deve coincidir com a renovação da carta de condução caso seja exigido um exame e é, conseqüentemente, determinada em função do prazo de validade da carta.

(5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor.

Or. de

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 78
Considerando 5

(5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor. Por motivos de transparência, esta periodicidade deve coincidir com a renovação da carta de condução caso seja exigido um exame e é, conseqüentemente, determinada em função do prazo de validade da carta.

(5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor. ***Assim, os testes de visão a partir da idade de 45 anos poderão representar uma melhoria da segurança rodoviária.*** Por motivos de transparência, esta periodicidade deve coincidir com a renovação da carta de condução caso seja exigido um exame e é, conseqüentemente, determinada em função do prazo de validade da carta.

Or. de

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 79
Considerando 5

(5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor. Por motivos de transparência, esta periodicidade ***deve*** coincidir com a renovação da carta de condução caso seja exigido um exame e é, conseqüentemente, determinada em função do prazo de validade da carta.

(5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor. Por motivos de transparência, esta periodicidade ***deverá, nos Estados-Membros que a apliquem,*** coincidir com a renovação da carta de condução caso seja exigido um exame e é, conseqüentemente, determinada em função do prazo de validade da carta.

Or. de

Justificação

Restrição necessária por razões de subsidiariedade.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 80
Considerando 6

(6) O respeito das normas mínimas relativas

(6) O respeito das normas mínimas relativas

à aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor aplicáveis aos condutores de veículos de determinadas categorias destinados ao transporte de passageiros ou mercadorias **deve** ser controlado, através de um exame médico no momento da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente, em conformidade com as disposições legislativas nacionais. **É necessário harmonizar a periodicidade de tais exames médicos, a fim de contribuir para a livre circulação de trabalhadores, evitar distorções da concorrência e ter em conta a responsabilidade dos condutores desses veículos.**

à aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor aplicáveis aos condutores de veículos de determinadas categorias destinados ao transporte de passageiros ou mercadorias **pode** ser controlado, através de um exame médico no momento da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente, em conformidade com as disposições legislativas nacionais.

Or. de

Justificação

Por razões de subsidiariedade, deverão ser os Estados-Membros a decidir a repetição dos exames médicos, bem como a respectiva periodicidade.

Alteração apresentada por Gilles Savary

Alteração 81
Considerando 6 bis (novo)

(6 bis) A necessidade de proceder à renovação da carta de condução ou de efectuar exames médicos periódicos não deve implicar quaisquer custos para os titulares das cartas de condução. O direito à mobilidade é um direito fundamental que não pode ser restringido por obstáculos de ordem financeira que discriminariam as populações mais desfavorecidas.

Or. fr

Justificação

Se é legítimo, em nome de objectivos de segurança rodoviária, prever exames médicos periódicos para a obtenção ou renovação da carta de condução e se, de igual modo, é

legítimo que se estabeleça progressivamente um modelo único de carta de condução na União Europeia e que sejam gradualmente harmonizadas as condições de obtenção de uma carta de condução, as novas disposições não podem acarretar novos encargos financeiros para os utilizadores. Num momento em que uma parte crescente da população se encontra em situação de exclusão do mercado de trabalho ou de grande incerteza no plano financeiro, seria contrário aos objectivos de coesão social e territorial e de pleno emprego introduzir novos obstáculos ao direito fundamental que é o direito à mobilidade. Afigura-se justificado que os encargos decorrentes de imperativos ligados à segurança rodoviária ou à segurança jurídica sejam suportados pelos poderes públicos.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 82
Considerando 8 bis (novo)

(8 bis) Deve ser estudada a possibilidade de alargar, no futuro, o princípio do acesso gradual também aos veículos automóveis.

Or. de

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 83
Considerando 8 bis (novo)

(8 bis) Os Estados-Membros deveriam dispor da possibilidade de alterar a idade mínima para as categorias de veículos automóveis e de motociclos, exclusivamente para o respectivo território, visando a melhoria da segurança e a mobilidade rodoviária. Cumpre, porém, neste contexto, salvaguardar o princípio do acesso gradual no caso das categorias de motociclos.

Or. de

Justificação

A redução da idade mínima para a obtenção da carta de condução para as categorias de veículos automóveis e de motociclos num Estado-Membro não deve implicar automaticamente o reconhecimento dessa carta de condução noutro Estado-Membro.

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 84
Considerando 11 bis (novo)

(11 bis) A obtenção de uma carta de condução não deve, em princípio, representar um ónus para as finanças ou estruturas públicas, especialmente se estas últimas exercerem funções essenciais ou prestarem serviços de interesse geral.

Or. it

Justificação

A obtenção da carta de condução, se bem que útil para o trabalho e a mobilidade, é, e continuará a ser, sobretudo um acto de habilitação técnica, que exige elevados conhecimentos teóricos e práticos.

Por conseguinte, a sua obtenção não deve representar um ónus para a administração pública e, em última análise, a colectividade.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 85
Considerando 15

(15) A introdução facultativa de um circuito integrado no modelo de carta de condução do tipo cartão de crédito deve permitir aos Estados-Membros melhorar o nível de protecção contra a fraude. As prescrições técnicas do circuito integrado serão fixadas pela Comissão, assistida pelo comité da carta de condução.

Suprimido

Or. de

Justificação

Partindo do princípio de que o circuito integrado, tal como se infere da proposta da Comissão (cf. n.º 2, 3.ª frase, do artigo 1.º), apenas deve conter as informações que já figuram

na carta de condução, o circuito integrado é destituído de qualquer mais-valia. Apenas geraria custos adicionais, que teriam de ser suportados pelo contribuinte europeu.

Se, em contrapartida, se partir do princípio de que poderão futuramente ser incluídas informações e funções adicionais, o risco de falsificação é elevado, mesmo que sejam adoptadas as medidas de prevenção mais cautelosas. Assim sendo, a introdução de um circuito integrado na carta de condução seria contrária ao objectivo visado pela Comissão.

Alteração apresentada por Jörg Leichtfried

Alteração 86

Considerando 15 bis (novo)

(15 bis) A fim de impedir a utilização abusiva dos dados por terceiros, bem como de garantir a protecção dos mesmos, os Estados-Membros não devem ter a possibilidade de armazenar informações suplementares no circuito integrado.

Or. de

Justificação

O receio de uma eventual utilização abusiva dos dados reduz a confiança da população no novo modelo de carta de condução. Além disso, as informações e funções suplementares perderiam o seu valor e utilidade se a carta de condução fosse apreendida, retirada ou anulada.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 87

Considerando 15 bis (novo)

(15 bis) Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de armazenar informações suplementares no circuito integrado desde que tal não prejudique a utilização a que este se destina. Impõe-se, neste contexto, salvaguardar as disposições nacionais em matéria de protecção de dados.

Or. de

Justificação

De acordo com o princípio da subsidiariedade, compete aos Estados-Membros decidir, no que diz respeito aos respectivos cidadãos, as informações obrigatórias ou autorizadas no circuito integrado.

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 88
Considerando 16

(16) Devem ser estabelecidas normas mínimas de acesso à profissão de examinador para melhorar os conhecimentos e as aptidões dos examinadores, permitir uma avaliação mais objectiva dos candidatos à carta de condução, obter uma maior harmonização dos exames de condução e reforçar o princípio geral do reconhecimento mútuo das cartas de condução.

(16) Devem ser estabelecidas normas mínimas de acesso à profissão de examinador ***e em matéria de formação contínua*** para melhorar os conhecimentos e as aptidões dos examinadores, permitir uma avaliação mais objectiva dos candidatos à carta de condução, obter uma maior harmonização dos exames de condução e reforçar o princípio geral do reconhecimento mútuo das cartas de condução. ***Deverá, além disso ser prevista, pelo menos a nível nacional, a possibilidade de formação prática obrigatória dos condutores e da sua actualização.***

Or. it

Justificação

A tónica deve ser colocada no princípio segundo o qual os examinadores já em exercício de funções se devem sujeitar permanentemente a formação contínua. No respeito do princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros, e por maioria de razão aqueles em que existem garantias regulamentares de prestações de qualidade por parte das escolas de condução, devem ter a possibilidade de definir as modalidades de preparação para a obtenção da carta de condução e as modalidades de actualização dos condutores.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 89
Artigo 1, nº 2

2. Os Estados-Membros podem dotar as

Suprimido

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

Or. de

Justificação

Partindo do princípio de que o circuito integrado, tal como se infere da proposta da Comissão (cf. n.º 2, 3ª frase, do artigo 1º), apenas deve conter as informações que já figuram na carta de condução, o circuito integrado é destituído de qualquer mais-valia. Apenas geraria custos adicionais, que teriam de ser suportados pelo contribuinte europeu.

Se, em contrapartida, se partir do princípio de que poderão futuramente ser incluídas informações e funções adicionais, o risco de falsificação é elevado, mesmo que sejam adoptadas as medidas de prevenção mais cautelosas. Assim sendo, a introdução de um circuito integrado na carta de condução seria contrária ao objectivo visado pela Comissão.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 90
Artigo 3, n.º 2 bis (novo)

2 bis. No prazo de 20 anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva, todas as cartas de condução que não sejam conformes ao Anexo I da presente directiva serão substituídas pelo modelo constante do Anexo I.

Uma carta de condução emitida antes da entrada em vigor da presente directiva para uma determinada categoria não será apreendida nem restringida de um

qualquer outro modo por força das disposições da presente directiva.

Or. de

Justificação

A presente directiva visa substituir a grande diversidade de modelos de cartas de condução existentes por um modelo uniforme. Assim sendo, cumpre obviamente substituir os modelos de cartas de condução existentes que não sejam conformes à presente directiva.

Face ao ónus administrativo, cumpre estabelecer prazos para a troca em causa.

Alteração apresentada por Christine De Veyrac e Oldřich Vlasák

Alteração 91
Artigo 3, nº 2 bis (novo)

2 bis. No prazo de vinte anos a contar da entrada em vigor da presente directiva, todas as cartas de condução serão substituídas pelo modelo previsto no Anexo I.

Uma carta de condução emitida antes da entrada em vigor da presente directiva para uma determinada categoria não será apreendida nem restringida de um qualquer outro modo por força das disposições da presente directiva.

Or. fr

Justificação

A presente directiva visa substituir a grande diversidade de modelos de cartas de condução existentes por um modelo uniforme. Assim sendo, cumpre obviamente substituir os modelos de cartas de condução existentes que não sejam conformes à presente directiva, uma vez que, caso contrário, apenas será introduzido um outro modelo europeu.

Esta troca viabilizaria, além disso, o levantamento das cartas de condução existentes em cada Estado-Membro. Cartas de condução falsificadas ou de que sejam emitidos duplos exemplares seriam retiradas da circulação. Tal revestir-se-ia de particular importância para a rede europeia de cartas de condução, a qual poderia, assim, dar início ao seu trabalho e melhor combater o "turismo das cartas de condução" mediante ficheiros actualizados.

Face ao ónus administrativo, cumpre estabelecer prazos para a troca em causa. Por outro lado, será conveniente aplicar o mesmo prazo às cartas de condução em papel ou em cartão plastificado a fim de não discriminar os Estados que emitem cartas em apenas um dos modelos.

A troca das antigas cartas de condução não deverá, porém, em caso algum conduzir a uma perda ou a uma restrição dos direitos já adquiridos no tocante ao direito de condução de veículos de diferentes categorias.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 92

Artigo 4, nº 1, travessão 1

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

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

Or. en

Justificação

Os veículos de três rodas deveriam estar incluídos numa categoria diferente da dos veículos de duas rodas.

Alteração apresentada por Willi Piecyk

Alteração 93

Artigo 4, nº 1, Categoria A2

- motociclos, com ou sem carro lateral (*sidecar*), com uma potência máxima de **35 kW** e com uma relação potência/peso

- motociclos, com ou sem carro lateral (*sidecar*), com uma potência máxima de **25 kW** e com uma relação potência/peso

inferior a 0,2 quilowatt por quilograma;
estes motociclos não podem derivar de uma
versão que tenha mais do dobro da potência
máxima; a estes motociclos pode ser
acoplado um carro lateral;

inferior a 0,2 quilowatt por quilograma;
estes motociclos não podem derivar de uma
versão que tenha mais do dobro da potência
máxima; a estes motociclos pode ser
acoplado um carro lateral;

Or. de

Justificação

Aumentar 10 Kw o limite de potência dos motociclos para principiantes é considerado criticável e contraproducente para a segurança rodoviária. Deverá, por tal motivo, manter-se o actual limite de potência de 25 Kw.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 94

Artigo 4, nº 1, categoria A2

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

- motociclos, com ou sem carro lateral (*sidecar*), com uma potência máxima de **25 kW** e com uma relação potência/peso inferior a 0,2 quilowatt por quilograma; estes motociclos não podem derivar de uma versão que tenha mais do dobro da potência máxima; a estes motociclos pode ser acoplado um carro lateral;

Or. en

Justificação

Esta alteração tem em vista reduzir o critério da potência máxima da categoria A2, o que se traduz numa distinção mais eficaz entre veículos "normais" e veículos "potentes".

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 95

Artigo 4, nº 1, Categoria B1

- triciclos e quadriciclos a motor;

- triciclos *a motor com uma potência não superior a 15 kW* e quadriciclos a motor *que não integram o grupo dos veículos ligeiros*

de quatro rodas da categoria AM, segundo travessão, com uma massa sem carga que não exceda 400 quilogramas (550 quilogramas no caso de veículos de transporte de mercadorias), exceptuada a massa das baterias no caso de veículos eléctricos com uma potência máxima útil não superior a 15 kW e uma velocidade máxima de projecto que não exceda 80 km/hora.

Or. de

Justificação

Os triciclos de potência inferior a 15Kw devem poder ser conduzidos pelos titulares de uma carta de condução da categoria A1 (v. alteração 14), bem como da categoria B1. Tal permitirá igualmente, nos Estados-Membros que não introduzam a categoria facultativa B1, que esses veículos possam ser conduzidos a partir da idade de 16 anos (v. igualmente a alteração 13, relativa à categoria AM, segundo travessão).

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 96

Artigo 4, nº 1, Categoria B

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

- automóveis:

- com massa máxima autorizada não superior a 3.500 quilogramas;

- concebidos e construídos para o transporte de um máximo de oito passageiros sem contar com o condutor;

- sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 3.500

quilogramas;

- quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI bis, pode, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, ser acoplado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda os 4.250 quilogramas, a carga máxima útil seja de 1.000 quilogramas e o conjunto de veículos acoplados não seja utilizado para fins comerciais;

- quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI ter, a massa máxima autorizada do veículo pode elevar-se a 4.250 quilogramas, desde que se trate de uma autocaravana, definida no Anexo II, parte A, secção 5, ponto 1, da Directiva 2001/116/CE, a carga máxima útil seja de 1.000 quilogramas e o veículo não seja utilizado para fins comerciais;

2. triciclos com uma potência não superior a 35 kW;

3. triciclos com uma potência superior a 35 Kw, desde que o titular da carta de condução tenha, pelo menos, 21 anos de idade.

Or. de

Justificação

Nº1: V. justificação da alteração 18.

Nºs 2 e 3: os triciclos devem poder ser igualmente conduzidos por titulares da carta de condução da categoria B, respeitando o princípio do acesso gradual.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 97
Artigo 4, nº 1, Categoria B

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

- automóveis:

- **com massa máxima autorizada não superior a 3.500 quilogramas;**
- **concebidos e construídos para o transporte de um máximo de oito passageiros sem contar com o condutor;**
- **sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 3.500 quilogramas;**
- **quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI bis, pode, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, ser acoplado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda os 4.250 quilogramas, a carga máxima útil seja de 1.000 quilogramas e o conjunto de veículos acoplados não seja utilizado para fins comerciais;**
- **trikes**

Or. de

Justificação

Os trikes (três rodas simétricas) deverão ser incluídos na categoria B, uma vez que o seu comportamento se assemelha mais ao dos veículos de 4 rodas do que ao dos veículos de 2 rodas.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 98
Artigo 4, nº 1, categoria B

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

- sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 4 250 quilogramas;

Or. en

Justificação

Só deve ser estabelecido um parâmetro e referida uma massa máxima.

Alteração apresentada por Corien Wortmann-Kool

Alteração 99
Artigo 4, nº 1, categoria B

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

- automóveis:

- com uma massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas;
- concebidos e construídos para o transporte de um máximo de oito passageiros sem contar com o condutor;
- sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 3 500 quilogramas;

- quando o motorista tenha participado numa acção de formação destinada a motoristas, nos termos do Anexo VI bis, pode, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, ser acoplado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda os 4 250 quilogramas e o conjunto de veículos acoplados não seja utilizado para fins comerciais;

- quando o motorista tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI ter, a massa máxima autorizada do veículo pode elevar-se a 4.250 quilogramas, desde que se trate de uma autocaravana, definida no Anexo II, parte A, secção 5, ponto 1, da Directiva 2001/116/CE, a carga máxima útil seja de 1.000 quilogramas e o veículo não seja utilizado para fins comerciais;

Or. en

Justificação

A imposição de um limite de carga máxima útil de 1 000 kg limita sensivelmente o risco de certos reboques como os reboques de barcos e de cavalos se aproximarem da capacidade máxima de os reboques dos conjuntos de veículos acoplados não excederem os 4 250 kg. A eliminação das palavras "carga máxima útil seja de 1 000 kg" na alteração 18 do projecto de relatório do relator resolve o problema.

Alteração apresentada por Ari Vatanen

Alteração 100

Artigo 4, nº 1, categoria B

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

- com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas :

quilogramas;

- concebidos e construídos para o transporte de um máximo de oito passageiros sem contar com o condutor;

- sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 3 500 quilogramas;

- quando o motorista tenha participado numa acção de formação destinada a motoristas, nos termos do Anexo VI bis, pode, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, ser acoplado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda os 4 250 quilogramas, a carga máxima útil seja de 1 000 quilogramas e o conjunto de veículos acoplados não seja utilizado para fins comerciais;

- quando o motorista tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI ter, a massa máxima autorizada do veículo pode elevar-se a 4 250 quilogramas, desde que se trate de uma autocaravana, definida no Anexo II, parte A, secção 5, ponto 1, da Directiva 2001/116/CE, a carga máxima útil seja de 1 000 quilogramas e o veículo não seja utilizado para fins comerciais;

A formação complementar para os motoristas não é obrigatória se a massa do reboque não exceder 750 quilogramas.

Or. en

Justificação

A proposta da Comissão revela-se demasiado restritiva no respeitante aos reboques e introduziria excessivas alterações na situação vigente, nomeadamente no domínio do desporto ou do campismo. Os titulares de uma carta de condução da categoria B dispõem da possibilidade de conduzir um conjunto de veículos acoplados, nomeadamente uma autocaravana, até 4 250 quilogramas, desde que se submetam a uma formação sem prestação de provas. É devidamente tido em conta o facto de esta possibilidade não poder ser utilizada

para fins de natureza comercial, uma vez que, caso contrário, seria possível uma concorrência desleal relativamente a motoristas profissionais das categorias C1 e C. A formulação "destinados ao transporte de" é especificada.

Além disso, salienta-se que a formação complementar para motoristas não é obrigatória se a massa do reboque não exceder 750 quilogramas.

Alteração apresentada por Jörg Leichtfried

Alteração 101
Artigo 4, nº 1, Categoria B

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

- automóveis:

- com massa máxima autorizada não superior a 3.500 quilogramas;

- concebidos e construídos para o transporte de um máximo de oito passageiros sem contar com o condutor;

- sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 4.250 quilogramas;

- quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI bis, pode, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, ser acoplado um reboque, desde que a massa máxima do reboque não exceda os 1.750 quilogramas e o conjunto de veículos acoplados não seja utilizado para fins comerciais;

- quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI ter, a massa máxima autorizada

do veículo pode elevar-se a 4.500 quilogramas, desde que se trate de uma autocaravana, definida no Anexo II, parte A, secção 5, ponto 1, da Directiva 2001/116/CE e o veículo não seja utilizado para fins comerciais;

Or. de

Justificação

Uma limitação a 3.500 kg da massa máxima autorizada para um conjunto de veículos acoplados da categoria B com reboque significaria uma redução sensível e um prejuízo dos direitos adquiridos. Todos os condutores que, desde há anos, conduzem legalmente veículos com reboques ligeiros ou caravanas mais pesadas, passariam a ser obrigados a obter a carta de condução da categoria E.

Propõe-se, em vez disso, manter o peso autorizado do reboque em 750 kg, sem outros requisitos. Mediante uma formação complementar, deverá ser possível elevar o peso do reboque para 1.750 kg.

Desse modo, os titulares da carta de condução da categoria B que, até ao presente, têm conduzido legalmente veículos com caravanas, terão a garantia de poder continuar a utilizar em toda a UE, nas mesmas condições, a carta de condução anteriormente obtida.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 102
Artigo 4, nº 1, Categoria B

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

- automóveis, com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas e um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a oito; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque, **caso**

a massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas **ou**

- a massa máxima autorizada do reboque não exceda 2 000 quilogramas, desde que o condutor prove ter concluído a formação prevista no Anexo II bis;

- automóveis particulares, na acepção do

Anexo II da Directiva 70/156/CEE;

- com uma massa máxima autorizada situada entre 3,5 toneladas e 4,5 toneladas, no máximo, e um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a 8;

- a carga útil não ultrapasse 1 000 quilogramas, o veículo for conforme com o disposto na Directiva 70/156/CEE e o condutor tiver mais de 21 anos.

Or. de

Justificação

A conclusão bem sucedida de uma formação do condutor é, por confronto com o objectivo visado, proporcionada e satisfaz os requisitos de segurança. Uma formação em matéria de segurança é proporcionada, por confronto com as cartas de condução das categorias E e C1.

Autocaravanas são veículos utilizados para fins privados para transportar, em média, 3 passageiros. Sem esta alteração, apenas seriam abrangidos os veículos utilizados para o transporte comercial de passageiros e mercadorias com mais de 3,5 toneladas. Não se justifica prever para as autocaravanas com peso até 4,5 toneladas o mesmo tratamento que para os veículos de mercadorias.

A limitação da carga e a referência à Directiva 70/156/CEE constituem uma delimitação eficaz entre as caravanas utilizadas para fins privados e as utilizadas para fins comerciais.

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 103
Artigo 4, nº 1, Categoria B

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

- automóveis:

- com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas;

- concebidos e construídos para o transporte de um máximo de oito

passageiros sem contar com o condutor;

- aos quais, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, pode ser atrelado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda 3 500 quilogramas;

- aos quais, quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI bis, pode, sem prejuízo das disposições aplicáveis à homologação dos veículos visados, ser acoplado um reboque desde que a massa máxima autorizada do conjunto de veículos acoplados não exceda os 4 250 quilogramas, a carga máxima útil seja de 1 000 quilogramas e o conjunto de veículos acoplados não seja utilizado para fins comerciais;

- que, quando o condutor tenha participado numa acção de formação nos termos do Anexo VI ter, podem ter uma massa máxima autorizada de 4 250 quilogramas, desde que se trate de uma autocaravana, definida no Anexo II, parte A, secção 5, ponto 1, da Directiva 2001/116/CE, a carga máxima útil seja de 1 000 quilogramas e o veículo não seja utilizado para fins comerciais;

Or. it

Justificação

A proposta da Comissão revela-se demasiado restritiva no respeitante aos reboques e introduziria excessivas alterações na situação vigente, nomeadamente no domínio do desporto ou do campismo. Os titulares de uma carta de condução da categoria B dispõem da possibilidade de conduzir um conjunto de veículos acoplados, nomeadamente uma autocaravana até 4 250 quilogramas, desde que se submetam a uma formação sem prestação de provas. É devidamente tido em conta o facto de esta possibilidade não poder ser utilizada para fins de natureza comercial, uma vez que, caso contrário, seria possível uma concorrência desleal relativamente a condutores profissionais das categorias C1 e C.

Consequentemente, são previstos, para regulamentar a formação, os novos anexos VI bis e VI ter.

A formulação "destinados ao transporte de" é especificada.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 104
Artigo 4, nº 1, categoria B

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

- automóveis, com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas e ***concebidos e construídos para o transporte de*** um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a oito; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

- conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 3 500 kg e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a massa sem carga do veículo tractor;

Or. en

Justificação

A alteração destina-se a restabelecer o status quo - a definição da directiva em vigor - esclarecendo, no entanto, a definição no que respeita ao número de passageiros. Tal evita uma distinção inaplicável entre a utilização dos veículos para fins de lazer e para fins comerciais, alinhando o limite máximo da carga pelo limite mínimo de carga dos veículos C1.

A disposição que estabelece que a um veículo com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas (o que, na realidade, aumenta o limite aplicável ao conjunto dos veículos acoplados da categoria B para 4 250 quilogramas, mas apenas aos conjuntos de veículos acoplados compostos por grandes tractores e reboques muito pequenos) é importante para os utentes comerciais de pequenas furgonetas, que frequentemente precisam de rebocar pequenas bombas ou compressores.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 105

Artigo 4, nº 1, categoria B, travessão 1 bis (novo)

- conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um tractor, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 3 500 kg e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a massa sem carga do veículo tractor;

Or. en

Justificação

Actualmente, os titulares de cartas de condução da categoria B podem conduzir um reboque que exceda 750 kg desde que a massa máxima autorizada (MMA) não ultrapasse os 3 500 quilogramas e a MMA do reboque não exceda a massa sem carga do veículo tractor. A Comissão considera que esta regra é confusa e propõe a introdução de um limite de MMA para reboques de 750 kg para os titulares de cartas de categoria B.

No entanto, as organizações públicas e comerciais estão familiarizadas com o conceito de MMA e as massas sem carga, não registando quaisquer dificuldades a esse nível. A eliminação da actual flexibilidade condicional aplicável às cartas de condução da categoria B implicará encargos financeiros suplementares, nomeadamente no que respeita aos prestadores de serviços de utilidade.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 106

Artigo 4, nº 1 Categoria B+E

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

- conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque **ou semi-reboque** cuja massa máxima autorizada **do reboque ou semi-reboque não exceda 3.500 quilogramas, nem a tara do veículo tractor**;

Or. en

Justificação

Suprime-se, assim, a anomalia da presente directiva de não haver actualmente limites de dimensão dos reboques que podem ser conduzidos na categoria B+E. A lacuna actual incentiva à utilização de veículos não regulamentares.

A alteração proposta deverá limitar, não só a dimensão absoluta, como também a dimensão relativa em comparação com a do veículo tractor. Os critérios propostos são simples e evitam referências a normas de homologação. Por exemplo, isto permitirá que grandes veículos de transporte de equipamento desportivo sejam conduzidos como reboques de 2 cavalos com uma carta de condução de categoria B+E.

As combinações mais amplas teriam que ser incluídas numa carta de condução para veículos de categoria C1+E.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 107

Artigo 4, nº 1, Categoria B+E

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

- conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda **2.000 quilogramas**

Or. de

Justificação

A conclusão bem sucedida de uma formação do condutor é, por confronto com o objectivo visado, proporcionada e satisfaz os requisitos de segurança. Uma formação em matéria de segurança é proporcionada, por confronto com as cartas de condução das categorias E e C1.

Autocaravanas são veículos utilizados para fins privados para transportar, em média, 3 passageiros. Sem esta alteração, apenas seriam abrangidos os veículos utilizados para o transporte comercial de passageiros e mercadorias com mais de 3,5 toneladas. Não se justifica prever para as autocaravanas com peso até 4,5 toneladas o mesmo tratamento que para os veículos de mercadorias.

A limitação da carga e a referência à Directiva 70/156/CEE constituem uma delimitação eficaz entre as caravanas utilizadas para fins privados e as utilizadas para fins comerciais.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 108
Artigo 4, nº 1 Categoria C1

- automóveis destinados ao transporte de mercadorias, com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas e inferior a **6000 quilogramas** e um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a oito; aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria C1 pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

- automóveis destinados ao transporte de mercadorias, com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas e inferior a **7500 quilogramas** e um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a oito; aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria C1 pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

Or. en

Justificação

A proposta de reduzir o limite da categoria C1 de 7,5 para 6 toneladas baseia-se na suposição de que os veículos até 6 toneladas são construídos recorrendo ao alongamento dos chassis de automóveis/carrinhas e que os veículos de mais de 6 toneladas são construídos sobre os chassis de veículos maiores. No entanto, os principais fabricantes de veículos confirmam que para veículos até 6,7 e 7,5 toneladas utilizam chassis de automóveis/carrinhas, o que sugere que se pode manter um limite de 7,5 toneladas.

Um peso de 7,5 toneladas é um importante limite legal e operativo. Por exemplo, a legislação comunitária relativa às horas de condução e ao taquígrafo prevê isenções para os veículos de menos de 7,5 toneladas. Por razões ambientais, em muitas zonas urbanas e rurais é proibido o trânsito a veículos com mais de 7,5 toneladas e alguns Estados-Membros (por exemplo, a Áustria e a Alemanha) restringem a circulação de veículos de um peso superior. Por conseguinte, não é surpreendente que no Reino Unido, por exemplo, mais de 30% dos veículos comerciais (de mais de 3,5 toneladas) tenham um peso entre 7 e 7,5 toneladas.

A proposta exige dos operadores que para conduzir veículos de 7,5 toneladas os condutores estejam qualificados na categoria C, o que supõe um custo adicional. Mas, face à crescente escassez de condutores, os operadores também serão obrigados a aumentar os níveis de carga para competir com os operadores de veículos de maiores dimensões (com maior capacidade de carga). Isto poderia levar as empresas a operar com veículos maiores, o que por sua vez aumentaria o impacto ambiental da distribuição.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 109
Artigo 4, nº 1, Categoria D1

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

- automóveis **concebidos e construídos para o** transporte de passageiros, com um número de passageiros não superior a dezasseis, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo de **oito metros, nos termos do Anexo II**; aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D1 pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

Or. de

Justificação

É assim especificada a formulação relativa aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D1.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 110
Artigo 4, nº 1, 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.

- conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 quilogramas. **Com excepção dos serviços de transportes urbanos, os reboque não podem ser utilizados para o transporte de passageiros.**

Or. de

Justificação

Estão em curso, no sector dos transportes regulares, projectos-piloto que utilizam reboques para o transporte de passageiros, os quais têm conhecido êxito.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 111
Artigo 4, nº 2, alínea b)

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

b) o termo « ciclomotor » não abrange os ***ciclos com pedalagem assistida a motor;***

Or. en

Justificação

Os "quadriciclos ligeiros" não são definidos no articulado. Mas, qualquer que seja a sua definição, deverão ser incluídos na categoria B1 (ou, se a opção B1 não for exercida pelo Estado-Membro, na categoria B) na medida em que as suas características de manipulação são mais semelhantes às de um automóvel que às de veículos de duas rodas de qualquer tipo.

A expressão "ciclos com pedalagem assistida a motor" constitui uma descrição mais clara dos veículos que a directiva procura excluir, nomeadamente os veículos de duas rodas com pedalagem e motor para ajudar a subir inclinações mais íngremes.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 112
Artigo 4, nº 2, alínea c)

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

c) o termo «***triciclo a motor***» designa um veículo ***cuja tara não exceda 550 quilogramas e dotado de três rodas simétricas, tal como definidas no artigo 1º, subalínea ii) da alínea a) do nº 2, e no artigo 1º, alínea c) do nº 2, da Directiva 2002/24/CE;***

Or. en

Justificação

Pretende-se, assim, suprimir a distinção entre veículos de três rodas que a Comissão propõe incluir na categoria AM e outros veículos de três rodas. A presente alteração alinha a definição com a Directiva relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três

rodas. Seria preferível enunciar explicitamente a definição da referida Directiva, a fim de evitar alterações automáticas das normas relativas às cartas de condução resultantes de alterações das normas de homologação dos veículos.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 113
Artigo 4, nº 2, alínea d)

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

d) o termo «quadriciclo» designa um veículo com tara igual ou inferior a 550 quilogramas excluindo a massa das baterias caso se trate de um veículo eléctrico, e com um motor de potência máxima útil não superior a 15 kilowatts;

Or. en

Justificação

Trata-se de suprimir a referência a "quadriciclos ligeiros" não definidos e de reduzir o critério da tara a um único valor, na medida em que, para efeitos de concessão da carta de condução, a distinção entre veículos para o transporte de mercadorias ou outros não é relevante nesta amplitude de taras.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 114
Artigo 4 bis (novo)

Artigo 4º bis

- veículos a motor de transporte de passageiros utilizados para fins privados, tal como definidos no Anexo II da Directiva 70/156/CEE, com uma tara máxima de 4250 quilogramas e que transportem um máximo de 8 passageiros, além do condutor, se o peso bruto não

exceder 1000 quilogramas;
- a idade mínima dos condutores de veículos a motor de transporte de passageiros que excedam 3500 quilogramas deverá ser conforme com o disposto no artigo 7º, alínea c) do nº1.

Or. en

Justificação

Deverá ser estabelecido apenas um parâmetro, e.g., o peso máximo. As directivas 92/21/CEE e 2001/116/CE, relativas à homologação garantem a não colocação no mercado de combinações não seguras.

Alteração apresentada por Jörg Leichtfried

Alteração 115
Artigo 6, nº 2, alínea c)

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

c) As cartas válidas para as categorias A, B, C ou D são igualmente válidas para as categorias A1 e A2, B1, C1 ou D1, respectivamente;

As cartas válidas para a categoria A2 são igualmente válidas para a categoria A1.

As cartas válidas para as categorias C + E e D + E são igualmente válidas para os conjuntos de veículos acoplados das categorias C1 + E e ou D1 + E; a carta válida para a categoria C1 ou C1 + E é válida para a condução de veículos da categoria D1 ou D1 + E, respectivamente, se o seu titular tiver atingido a idade mínima de 21 anos;

Or. de

Justificação

Uma vez que foi mantida inalterada, em 7.500 kg, a massa autorizada para a carta de

condução da categoria C1, impõe-se manter a equivalência entre D1 e C1.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 116
Artigo 6, nº 3, parte introdutória

3. Os Estados-Membros **podem conceder, para a condução no seu território**, as seguintes equivalências:

3. Os Estados-Membros **concederão** as seguintes equivalências:

Or. en

Justificação

A equivalência deveria ser parte integrante e obrigatória da proposta. Os veículos da categoria A1 são produtos de mobilidade que oferecem uma alternativa ao automóvel a um preço acessível e que dão acesso a oportunidades de emprego e de integração social. Estes veículos (principalmente "scooters" versáteis) utilizam apenas um terço do espaço que ocupa um automóvel no tráfego e uma quinta parte do espaço de estacionamento, pelo que melhoram a mobilidade nas zonas urbanas congestionadas.

A experiência de condução dos que obtiveram uma carta de condução de automóveis deveria ser reconhecida como o direito a uma carta de categoria A1.

As estatísticas demonstram que esta equivalência não afecta desfavoravelmente a segurança na estrada e é acolhida com satisfação geral pelos cidadãos. Nos países onde se aplicou esta opção, reduziu-se o índice de acidentes por parque de veículos em circulação, apesar do desenvolvimento excepcional do mercado. Os motociclos de baixa prestação representam, pois, uma forma segura de complementar a mobilidade individual, para além dos automóveis. Ao mesmo tempo, lançam-se as bases para que os condutores de automóveis compreendam melhor o comportamento dos utentes vulneráveis da estrada que são os condutores de motociclos.

Alteração apresentada por Gilles Savary

Alteração 117
Artigo 6, nº 3, parágrafo 1

3. Os Estados-Membros **podem** conceder,

3. Os Estados-Membros **devem** conceder,

para a condução no seu território, as seguintes equivalências:

para a condução no seu território, as seguintes equivalências:

Or. fr

Justificação

A fim de não multiplicar inutilmente os exames, considera-se que os titulares de uma carta de condução de automóveis (B) deveriam estar habilitados a conduzir também ciclomotores ou motocicletas ligeiras. Isto favoreceria a utilização de ciclomotores e motocicletas ligeiras, em particular das "scooter", em detrimento dos automóveis, o que só teria vantagens para a mobilidade e o ambiente, em particular nos meios urbanos.

As estatísticas demonstram que esta equivalência, solicitada por um grande número de cidadãos, não prejudica a segurança rodoviária de uma forma global. A generalização da equivalência permitiria favorecer a utilização das scooter e de motocicletas de 125cc, que são muito menos onerosos em termos de segurança rodoviária do que os motocicletas de grande potência.

Além disso, contrariamente ao relator, consideramos que os triciclos e quadriciclos a motor são máquinas comparáveis do ponto de vista técnico, proporcionando grandes vantagens em termos de mobilidade, nomeadamente em meio urbano. Importa, pois, manter a proposta da Comissão Europeia a seu respeito (carta de condução facultativa e subsidiária: categoria B1). Para o caso de alguns Estados-Membros decidirem introduzir uma carta de condução para os triciclos e quadriciclos, será oportuno manter o dispositivo de equivalência previsto inicialmente na proposta da Comissão.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 118
Artigo 6, nº 3, alínea a)

a) Triciclos e quadriciclos com motor abrangidos por uma carta de condução da categoria A ou A1;

Suprimido

Or. de

Justificação

Caduca em função das alterações 13 a 17, bem como das alterações ao artigo 4, nº 1, categorias B1 e B.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 119

Artigo 6, nº 3, alínea a)

a) Triciclos *e quadriciclos com motor* abrangidos por uma carta de condução da categoria A ou *A1*;

a) Triciclos *com uma potência não superior a 35 Kw* abrangidos por uma carta de condução da categoria A ou *A2*;

triciclos com uma potência superior a 35Kw abrangidos por uma carta de condução da categoria B, na condição de o titular desta carta ter, pelo menos, 18 anos de idade;

Or. de

Justificação

18 anos representam um limite de idade suficiente.

Alteração apresentada por Gilles Savary

Alteração 120

Artigo 6, nº 3, parágrafo 1

3. Os Estados-Membros *podem* conceder, para a condução no seu território, as seguintes equivalências:

3. Os Estados-Membros *devem* conceder, para a condução no seu território, as seguintes equivalências:

Or. fr

Justificação

A fim de não multiplicar inutilmente os exames, considera-se que os titulares de uma carta de condução de automóveis (B) deveriam estar habilitados a conduzir também ciclomotores ou motocicletas ligeiras. Isto favoreceria a utilização de ciclomotores e motocicletas ligeiras, em particular das "scooter", em detrimento dos automóveis, o que só teria vantagens para a mobilidade e o ambiente, em particular nos meios urbanos.

As estatísticas demonstram que esta equivalência, solicitada por um grande número de cidadãos, não prejudica a segurança rodoviária de uma forma global. A generalização da equivalência permitiria favorecer a utilização das scooter e de motocicletas de 125cc, que são muito menos onerosas em termos de segurança rodoviária do que os motocicletas de grande potência.

Além disso, contrariamente ao relator, consideramos que os triciclos e quadriciclos a motor são máquinas comparáveis do ponto de vista técnico, proporcionando grandes vantagens em termos de mobilidade, nomeadamente em meio urbano. Importa, pois, manter a proposta da Comissão Europeia a seu respeito (carta de condução facultativa e subsidiária: categoria B1). Para o caso de alguns Estados-Membros decidirem introduzir uma carta de condução para os triciclos e quadriciclos, será oportuno manter o dispositivo de equivalência previsto inicialmente na proposta da Comissão.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 121

Artigo 6, nº 3, alínea b)

b) **Motociclos** ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

b) **Ciclomotores e motociclos** ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

Or. en

Justificação

Como a Directiva europeia relativa à carta de condução também regula a equivalência entre diversas cartas, como B-A1, A1-B1 etc., é adequado aditar a equivalência B-AM, já que a carta de ciclomotor está integrada no quadro normativo europeu. Tal permitirá aos detentores de carta de condução de automóveis conduzir pequenos ciclomotores sem pesadas burocracias nem exames, como já se faz em diversos Estados-Membros da UE.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 122

Artigo 6, nº 3, alínea b)

b) **Motociclos** ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

b) **Ciclomotores e motociclos** ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

Or. en

Justificação

A actual carta de condução UE/RU (categoria B) inclui um título nacional que apenas exige a realização de um "curso obrigatório de formação de base". O conceito de ciclomotor é o de "bicicleta motorizada", uma vez que o seu limite de velocidade é de 25 milhas por hora/45 quilómetros por hora, apesar de muitas revestirem hoje a forma de scooters ou motociclos. A inclusão do título proporciona aos condutores a opção por veículos a motor de duas rodas que são de condução e controle simples, assim como de utilização extremamente segura.

Alteração apresentada por Jörg Leichtfried

Alteração 123

Artigo 6, nº 3, alínea b)

b) Motociclos ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

b) Motociclos ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

Os Estados-Membros farão constar da carta de condução, através de códigos comunitários harmonizados nos termos do Anexo I, que o titular tem o direito de conduzir estes veículos.

Or. de

Justificação

Se um Estado-Membro recorrer às disposições específicas previstas no nº 3 do artigo 6º, é necessário para a respectiva execução que os órgãos executivos possam controlar, quando mandam parar um veículo, se o condutor se encontra habilitado a conduzir um veículo da categoria em causa. Continua, pois, a ser necessária a inscrição dos códigos correspondentes na carta de condução. Dado que vários países podem optar pela introdução de equivalências nos termos do nº 3, esses direitos - em si equivalentes - devem ser expressos através de códigos harmonizados. Tal medida serve a transparência e visa facilitar a livre circulação.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 124

Artigo 6, nº 4, alínea b bis) (nova)

b bis) de veículos das categorias D e D1 por titulares de cartas de condução C, C1 e C+E, desde que se trate de breves percursos de transferência de veículos vazios.

Or. de

Justificação

São essencialmente abrangidos os percursos de transferência de veículos por parte do pessoal das oficinas.

Alteração apresentada por Robert Atkins

Alteração 125

Artigo 6, nº 4, alínea b bis) (nova)

b bis) De veículos com massa máxima 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 tenham mais de 25 anos de circulação, sejam mantidos de forma conveniente e ambientalmente adequada, assim como em condições historicamente correctas, e sejam utilizados para fins não comerciais.

Or. en

Justificação

Os autocarros e veículos pesados de mercadorias históricos são utilizados para fins não comerciais e raramente. São conduzidos cuidadosamente e com segurança - uma consequência do tempo e dos fins que lhe são consagrados pelos seus proprietários para os preservar. A directiva deverá deixar claro que os Estados-Membros poderão permitir aos detentores de cartas de categoria B a condução de autocarros e veículos pesados de mercadorias históricos.

Alteração apresentada por Gabriele Albertini, Luigi Cocilovo, António Costa, Armando

Dionisi, Francesco Musotto e Luca Romagnoli

Alteração 126
Artigo 7, nº 1, alínea a), travessão 1

- para a categoria AM;

Suprimido

Or. it

Justificação

A idade de 14 anos para ter acesso à condução de motociclos é coerente com a abordagem de obtenção progressiva da carta de condução estabelecida na Directiva de 91/439/CE, segundo a qual os jovens condutores têm a possibilidade de desenvolver as suas capacidades e competências conduzindo um veículo a motor durante um determinado lapso de tempo. Será, portanto, mais lógico baixar a idade de acesso aos ciclomotores com a carta de condução AM em relação à fixada para o acesso aos veículos ligeiros a motor com a carta A1 (16 anos). Além disso, a redução para 14 anos aumenta as possibilidades de deslocação dos jovens que querem e devem participar na vida da sociedade, mas para quem os transportes públicos, a bicicleta ou o automóvel não constituem uma alternativa válida.

Alteração apresentada por Gabriele Albertini, Luigi Cocilovo, António Costa, Armando Dionisi, Francesco Musotto e Luca Romagnoli

Alteração 127
Artigo 7, nº 1, alínea -a) (nova)

-a) 14 anos:

- para a categoria AM

Or. it

Justificação

A idade de 14 anos para ter acesso à condução de motociclos é coerente com a abordagem de obtenção progressiva da carta de condução estabelecida na Directiva de 91/439/CE, segundo a qual os jovens condutores têm a possibilidade de desenvolver as suas capacidades e competências conduzindo um veículo a motor durante um determinado lapso de tempo. Será, portanto, mais lógico baixar a idade de acesso aos ciclomotores com a carta de condução AM em relação à fixada para o acesso aos veículos ligeiros a motor com a carta A1 (16 anos). Além disso, a redução para 14 anos aumenta as possibilidades de deslocação dos jovens que querem e devem participar na vida da sociedade, mas para quem os transportes públicos, a bicicleta ou o automóvel não constituem uma alternativa válida.

Alteração apresentada por Gilles Savary

Alteração 128
Artigo 7, nº 1, alínea -a) (nova)

-a) 14 anos:
- para a categoria AM;

Or. it

Justificação

É conveniente facultar aos jovens a possibilidade de obterem uma carta de condução de ciclomotores a partir dos 14 anos. Isto afigura-se muito mais coerente com a abordagem progressiva preconizada pela Comissão desde a Directiva de 1991. Com efeito, a proposta da Comissão em apreço propõe uma idade igual para os ciclomotores e os motociclos ligeiros (categoria A1), mas parece mais sensato permitir aos jovens adquirirem uma experiência de 2 anos num ciclomotor antes de poderem conduzir um motociclo ligeiro (categoria A1).

Além disso, a proposta da Comissão penalizaria muitos jovens em muitos Estados-Membros na medida em que a utilização de um ciclomotor a partir dos 14 anos constitui um factor de mobilidade importante, em particular no meio rural, para a deslocação até à escola ou a um centro de formação ou para lazer.

Contudo, em nome do princípio de subsidiariedade, é importante manter a derrogação prevista no nº 2 do artigo 7º, por forma a que os Estados-Membros que o desejarem possam continuar a exigir a idade mínima de 16 anos para a condução de um ciclomotor.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 129
Artigo 7, nº 1, alínea c), travessão 1

- para a categoria A, se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2 e tiver sido aprovado num exame prático específico para a categoria A a que se refere o nº 1, alínea d), do artigo 8º;

- para a categoria A;

Or. en

Justificação

A idade de acesso à condução de motociclos deve ser apreciada no contexto do acesso a outras categorias de veículos: 18 anos de idade para um veículo automóvel de turismo de qualquer potência. As estatísticas sobre acidentes indicam que o grupo etário dos 18 aos 21 anos é o mais vulnerável para qualquer categoria de veículo a motor. Tal deve-se à falta de experiência mas fixar a idade mínima em mais de 21 anos apenas deslocaria o problema para outro grupo etário.

O "exame de avaliação da aptidão e do comportamento" proposto pela Comissão introduz uma barreira adicional à condução de motociclos que é desnecessária e inaceitável do ponto de vista do gasto de tempo e de recursos financeiros. Esse exame não é coerente com a lógica da abordagem gradual baseada em idades mínimas; introduz uma barreira adicional e cria uma situação injusta para as pessoas que acabem de obter a carta de condução e que desejam desenvolver as suas capacidades de condução à medida que progridem no sistema gradual. Se se adoptar o texto proposto, as pessoas que optarem pelo sistema gradual de idade mínima terão que submeter-se a dois ou três exames práticos, enquanto que os que optarem pelo acesso directo só deverão ser aprovados num.

A Alemanha abandonou essa abordagem após ter constatado que os exames práticos suplementares não contribuíram de uma forma positiva para melhorar a segurança rodoviária. Esta decisão não afectou a segurança rodoviária.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 130

Artigo 7, nº 1, alínea c), travessão 1

- para a categoria A, ***se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2 e tiver sido aprovado num exame prático específico para a categoria A a que se refere o nº 1, alínea d), do artigo 8º;***

- para a categoria A;

Or. en

Justificação

É desejável manter a actual idade de acesso directo de 21 anos, na medida em que se observa que, mesmo quando a idade mínima é aumentada, é sempre necessário ganhar experiência para reduzir o risco. No Reino Unido, os jovens condutores continuarão a ter "acesso

directo" a automóveis de todos os tipos de performance a partir dos 17 anos.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 131

Artigo 7, nº 1, alínea c), travessão 1

- para a categoria A, se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2 **e tiver sido aprovado num exame prático específico para a categoria A a que se refere o nº 1, alínea d), do artigo 8º;**

- para a categoria A, se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2;

Or. de

Justificação

V. alteração ao artigo 8º, nº 1, alínea d).

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 132

Artigo 7, nº 1, alínea c)

c) 21 anos:

- para a categoria A, se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2 **e tiver sido aprovado num exame prático específico para a categoria A a que se refere o nº 1, alínea d), do artigo 8º;**

- para as categorias C, C+E, D1 e D1+E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos na Directiva 2003/59/CE.

c) 21 anos:

- para a categoria A, se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2;

- para as categorias C, C+E, D1 e D1+E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos na Directiva 2003/59/CE;

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

Or. de

Justificação

As categorias D e D+E podem ser igualmente conduzidas sem qualquer perigo por condutores jovens.

Uma experiência de três anos de condução de um motociclo da categoria A2 constitui prova suficiente, tornando desnecessário um exame prático externo.

A experiência na Alemanha (estudo da Bundesanstalt für Straßenwesen) mostra que um exame de acesso à categoria A não traz quaisquer vantagens em termos de segurança. Por tal motivo, não são justificados os custos de um exame suplementar.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 133
Artigo 7, nº 1, alínea d), travessão 1

- para a categoria A;

Suprimido

Or. en

Justificação

Por razões de coerência com a alteração 129. Ver a justificação dessa alteração.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 134
Artigo 7, nº 1, alínea d), travessão 2

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

- para *conduzir, para fins privados, veículos com um reboque acoplado com peso superior a 750 quilogramas, mas inferior a 1 750 quilogramas, assim como para conduzir, para fins privados, autocaravanas com um peso situado entre 3 500 quilogramas e 4 250 quilogramas, com a carta de condução da categoria B;*

Or. de

Justificação

O alargamento da validade da carta de condução da categoria B requer, para além da formação pertinente, igualmente uma certa experiência com veículos da categoria D. As categorias D e D+E podem ser igualmente conduzidas sem qualquer perigo por condutores de 21 anos.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 135
Artigo 7, nº 2, parágrafo 1

2. Os Estados-Membros que insistirem na realização de exames práticos para a emissão de cartas da categoria AM poderão proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para as categorias A1 e A2 e emitir cartas de condução a partir dos 17 anos.

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, bem como para a categoria B1, emitindo cartas para esta categoria ***apenas a partir dos*** 18 anos. Os Estados-Membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução das categorias B e B1 cujo titular não tenha completado 18 anos.

Os Estados-Membros podem proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para as categorias B e B + E e emitir cartas para essas categorias a partir de 17 anos, bem como para a categoria B1, emitindo cartas para esta categoria ***até aos*** 18 anos. Os Estados-Membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução das categorias B, B1 e ***B+E*** cujo titular não tenha completado 18 anos.

Os Estados-Membros podem fazer aumentar ou diminuir a idade mínima necessária para a obtenção da carta de condução de veículos da categoria A para 21 anos ou até 27 anos.

Or. en

Justificação

A alteração relativa à carta de condução para veículos da categoria A permite que os Estados-Membros estabeleçam uma idade mínima de 17 anos para a categoria A1 (um ano mais que a norma UE proposta) e de 17 anos para a categoria A2 (um ano menos que a

norma da UE), proporcionando assim uma abordagem em duas fases no que diz respeito aos motociclos maiores que simples ciclomotores. Considera-se que esta abordagem apenas é adequada nos Estados-Membros que insistam sobre a realização de exames práticos para os condutores de ciclomotores.

A segunda parte da alteração é a mesma que o articulado da Comissão para as categorias B, B1 e B+E, excepto que clarifica as disposições relativas à categoria B1 e suprime uma anomalia no que diz respeito à categoria B+E.

As disposições relativas à idade para a categoria A prevêem a flexibilidade sobre a idade mínima a que os Estados-Membros podem permitir o acesso directo aos motociclos maiores.

Alteração apresentada por Marta Vincenzi

Alteração 136
Artigo 7, nº 2, parágrafo 1

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, bem como para a categoria B1, emitindo cartas para esta categoria apenas a partir dos 18 anos. Os Estados-Membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução das categorias B e B1 cujo titular não tenha completado 18 anos.*

2. Os Estados-Membros podem proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para *a categoria B a fim de emitir autorização para a prática da condução para essa categoria de veículos a partir de 17 anos e com efeitos limitados ao território nacional, desde que em presença e sob o controlo de uma pessoa que seja titular de uma carta de condução da categoria B ou superior há pelo menos 10 anos. A emissão da carta de condução para a categoria B não poderá em caso algum ocorrer antes de completados os 18 anos de idade.*

Or. it

Justificação

A proposta de directiva permitiria a condução de veículos a motor da categoria A – ou seja, os veículos de duas rodas mais potentes – já aos 17 anos, tornando difícil a obtenção de uma maior segurança nas estradas europeias. Além disso, permitir a condução de veículos a motor das categorias B e B+E (veículo + reboque) já aos 17 anos comportaria discriminações em relação aos utilizadores dos veículos de duas rodas das diversas categorias, para além de ser contrário ao regime geral da proposta de directiva que prevê um acesso diferenciado para as diferentes categorias de veículos a motor.

À semelhança do que é previsto pela legislação francesa que regulamenta a denominada “conduite accompagnée” (ou “apprentissage anticipé de la conduite”), avança-se a proposta de autorizar a prática da condução de veículos a motor um ano antes do cumprimento dos 18

anos de idade de modo a permitir uma melhor preparação do exame de condução e a aquisição, como demonstram as estatísticas em França, de um maior sentido de responsabilidade ao volante.

Alteração apresentada por Gabriele Albertini, Luigi Cocilovo, António Costa, Armando Dionisi, Francesco Musotto e Luca Romagnoli

Alteração 137
Artigo 7, nº 2, parágrafo 2

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

Os Estados-Membros podem proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para a categoria AM **até a uma idade máxima de 16 anos**. Estes Estados-Membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução da categoria AM cujo titular não tenha completado 16 anos.

Or. it

Justificação

A presente alteração está ligada às alterações 3 e 4. A idade de acesso deveria reflectir a situação existente nos Estados-Membros em que os ciclomotores desempenham um papel social na mobilidade dos jovens. A idade de acesso deveria, por conseguinte, ser harmonizada nos 14 anos com a possibilidade de derrogação para os Estados-Membros em que a mesma já é de 16 de manterem essa idade. A alteração é coerente com a lógica do acesso progressivo.

Alteração apresentada por Gilles Savary

Alteração 138
Artigo 7, nº 2, parágrafo 2

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

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

não tenha completado 16 anos.

não tenha completado 16 anos.

Or. fr

Justificação

É conveniente facultar aos jovens a possibilidade de obterem uma carta de condução de ciclomotores a partir dos 14 anos. Isto afigura-se muito mais coerente com a abordagem progressiva preconizada pela Comissão desde a Directiva de 1991. Com efeito, a proposta da Comissão em apreço propõe uma idade igual para os ciclomotores e os motociclos ligeiros (categoria A1), mas parece mais sensato permitir aos jovens adquirirem uma experiência de 2 anos num ciclomotor antes de poderem conduzir um motociclo ligeiro (categoria A1).

Além disso, a proposta da Comissão penalizaria muitos jovens em muitos Estados-Membros na medida em que a utilização de um ciclomotor a partir dos 14 anos constitui um factor de mobilidade importante, em particular no meio rural, para a deslocação até à escola ou a um centro de formação ou para lazer.

Contudo, em nome do princípio de subsidiariedade, é importante manter a derrogação prevista no n.º 2 do artigo 7.º, por forma a que os Estados-Membros que o desejarem possam continuar a exigir a idade mínima de 16 anos para a condução de um ciclomotor.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 139

Artigo 7, n.º 2, parágrafo 2 bis (novo)

Os Estados-Membros podem reduzir a idade mínima para a emissão de cartas de condução de veículos da categoria D1 para 18 anos no que diz respeito a veículos utilizados em casos de emergência ou afectados a missões de socorro.

Or. en

Justificação

Procura-se aqui alinhar as disposições da directiva relativa às cartas de condução precisamente e correctamente com as da recente Directiva relativa à formação profissional dos condutores (2000/59/CE), de forma a que seja adoptada uma abordagem coerente no que diz respeito aos condutores de ambulâncias e de outros veículos de emergência.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 140

Artigo 7, nº 2, parágrafos 2 bis, 2 ter e 2 quater (novos)

Os Estados-Membros podem aumentar o limite de idade previsto para as categorias A1, A2 e A, na condição de:

- entre a idade mínima para a categoria A1 e a idade mínima para a categoria A2 decorrer um período de dois anos;

- a obtenção da carta de condução da categoria A ter sido precedida de uma prática de três anos de condução de um motociclo da categoria A2 ou de a idade mínima para a categoria A sem prática de condução de um motociclo da categoria A2 ser superior em quatro anos à da categoria A2.

A idade mínima para a categoria A sem prática de condução de um motociclo da categoria A2 não pode exceder os 24 anos.

Os Estados-Membros que tenham aumentado a idade mínima para as categorias A1, A2 ou A, reconhecem as cartas de condução emitidas por outros Estados-Membros.

Or. de

Justificação

O acesso gradual às diferentes categorias de motociclos constitui um elemento fundamental para a melhoria da segurança rodoviária destes utentes da estrada. Quando um Estado-Membro pretenda aumentar a idade mínima de uma destas categorias visando o reforço da segurança, tem, de facto, essa possibilidade de forma limitada; deve, contudo, observar o princípio do acesso gradual.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 141

Artigo 8, nº 1, alínea b)

b) à aprovação num exame de avaliação dos conhecimentos apenas, no que diz respeito à categoria AM. Os Estados-Membros podem impor um exame de avaliação da aptidão e do comportamento e um exame médico no que diz respeito às cartas de condução da categoria AM que emitem;

Suprimido

Or. en

Justificação

A alínea b) do n° 1 do artigo 8° será supérflua, porquanto o disposto na alínea a) do n° 1 do artigo 8° deveria ser aplicável aos condutores de ciclomotores (categoria AM), o que significa que estes deveriam satisfazer os requisitos médicos, nos termos do disposto no Anexo III e ter obtido aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento, bem como num exame de avaliação dos conhecimentos.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 142
Artigo 8, n° 1, alínea c)

c) à aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas, para um candidato à carta de condução da categoria A2 que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, dois anos num motociclo com a carta A1;

c) à participação numa acção de formação nos termos do Anexo VI quater apenas, para um candidato à carta de condução da categoria A2 que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, dois anos num motociclo com a carta A1;

Or. de

Justificação

À luz do princípio do acesso gradual, não é oportuno exigir uma nova avaliação da aptidão e do comportamento para passar da categoria A1 à categoria A2. Afigura-se mais adequada uma acção de formação adaptada a essa finalidade.

Alteração apresentada por Helmut Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 143
Artigo 8, nº 1, alínea c)

c) à **aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas**, para um candidato à carta de condução da categoria A2 **que tenha adquirido** uma experiência de, pelo menos, dois anos num motociclo com a carta A1;

c) à **aquisição**, para um candidato à carta de condução da categoria A2, **de** uma experiência de, pelo menos, dois anos num motociclo com a carta A1;

Or. en

Justificação

Esta abordagem é coerente com a lógica de acesso gradual aos motociclos.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 144
Artigo 8, nº 1, alínea d)

d) à **aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas**, para um candidato à carta de condução da categoria A que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2. **Esse exame pode ser restringido à parte de condução em circulação apenas, acentuando especificamente a circulação em estradas situadas fora das aglomerações;**

d) à **participação numa acção de formação nos termos do Anexo VI ter** para um candidato à carta de condução da categoria A que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2. **Não é necessário qualquer novo exame para um candidato à carta de condução da categoria A que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2 e uma experiência de dois anos num motociclo com a carta A1;**

Or. de

Justificação

À luz do princípio do acesso gradual, não é necessário, neste caso, um exame suplementar.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 145
Artigo 8, nº 1, alínea d)

d) à ***aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas***, para um candidato à carta de condução da categoria A que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2. ***Esse exame pode ser restringido à parte de condução em circulação apenas, acentuando especificamente a circulação em estradas situadas fora das aglomerações;***

d) à ***aquisição***, para um candidato à carta de condução da categoria A, ***de*** uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2.

Or. en

Justificação

A proposta tendente a prever um exame suplementar a fim de que um motociclista possa obter uma carta de condução sem restrições constitui um entrave supérfluo e dará azo a que um menor número de motociclistas condutores opte pela via gradual rumo a esse objectivo. Além disso, imporá critérios assaz diferentes, que não seriam necessariamente de molde a melhorar a segurança.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 146
Artigo 8, nº 1, alínea d)

d) à ***aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas, para um candidato à carta de condução da categoria A que tenha adquirido*** uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2. ***Esse exame pode ser restringido à parte de condução em circulação apenas, acentuando especificamente a circulação em estradas situadas fora das aglomerações;***

d) à ***aquisição de*** uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2. ***Esta experiência prévia pode não ser exigida caso o candidato tenha, pelo menos, 24 anos, sob reserva de aprovação numa prova específica de avaliação da aptidão e do comportamento.*** Esse exame pode ser restringido à parte de condução em circulação apenas, acentuando especificamente a circulação em estradas

situadas fora das aglomerações;

Or. en

Justificação

A presente alteração prevê que o acesso directo à condução de motociclos pesados possa ser mais facultativa do que obrigatória para os Estados-Membros. O acesso gradual seria possível apenas a partir da idade de 20 anos. A norma da UE aplicável ao acesso directo a motociclos pesados seria fixada em 24 anos.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 147

Artigo 8, nº 1, alínea d bis) (nova)

d bis) à aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas, para um candidato à carta de condução da categoria A1, A2 ou A que seja já titular de uma carta de condução da categoria AM, A1 ou A2;

Or. de

Justificação

Dado que nestes casos se pressupõe que foi efectuada com êxito uma avaliação de conhecimentos, torna-se desnecessário um exame suplementar.

Alteração apresentada por Christine De Veyrac e Dominique Vlasto

Alteração 148

Artigo 8, nº 2, parágrafo 1

2. A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E têm uma validade administrativa de dez anos. ***As cartas destas categorias emitidas para***

2. A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E têm uma validade administrativa de dez anos. Os Estados-Membros podem limitar a três anos

condutores com 65 anos de idade têm uma validade de cinco anos. Os Estados-Membros podem limitar a três anos o prazo de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores, no caso das categorias A e B, para efeitos da aplicação de medidas específicas para esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança na estrada.

o prazo de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores, no caso das categorias A e B, para efeitos da aplicação de medidas específicas para esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança na estrada.

Or. fr

Justificação

Não é necessário estabelecer uma distinção entre as pessoas com menos e as pessoas com mais de sessenta e cinco anos. Estas últimas só raramente são responsáveis por acidentes, pelo que não se justifica impor-lhes regras mais pesadas.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 149

Artigo 8, nº 2, parágrafo 1

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

2. A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E têm uma validade administrativa **pelo período compreendido entre a idade em que é obtida aprovação no exame de condução e a data em que o indivíduo em causa atinja os 70 anos de idade**. As cartas destas categorias emitidas para condutores com **70 anos** de idade têm uma validade de **três anos**. **Relativamente a estas categorias, os Estados-Membros podem decidir instituir a renovação das cartas numa idade mais precoce.**

Or. en

Justificação

Não se afigura necessária a renovação das cartas de condução de dez em dez anos, porquanto tal daria azo a um excesso de burocracia. As cartas de condução apenas deveriam ser renovadas a partir dos 70 anos de idade. É esta uma idade mais apropriada para reduzir o período de validade de uma carta de condução. As cartas emitidas a condutores com idade superior a 70 anos deveriam ter uma validade mais limitada, a fim de ter em conta o risco acrescido dos septuagenários em matéria de problemas de saúde. Deveria ser conferida uma maior flexibilidade aos Estados-Membros no tocante à renovação das cartas de condução.

Alteração apresentada por Jörg Leichtfried

Alteração 150

Artigo 8, nº 2, parágrafo 1

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

2. A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], **os** Estados-Membros **podem limitar a dez anos a validade administrativa das cartas de condução emitidas** para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E . Os Estados-Membros podem **adoptar medidas especiais durante os primeiros** três anos de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores, no caso das categorias A e B, para efeitos da aplicação de medidas específicas para esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança na estrada.

Or. de

Justificação

Dado que as cartas de condução não se encontram sujeitas a validade administrativa em todos os Estados-Membros, deverá procurar-se apenas uma solução facultativa. A introdução de uma limitação obrigatória da validade administrativa das cartas de condução significaria uma intromissão excessiva no direito nacional em vigor nos Estados-Membros, suscitando a incompreensão dos cidadãos visados.

Não se afigura justificada uma limitação generalizada da validade para as pessoas de idade superior a 65 anos.

Para adoptar medidas especiais em relação aos condutores principiantes, não é necessária uma limitação administrativa da validade da carta de condução. A substituição suplementar do documento implicaria apenas um encargo financeiro, sem acréscimo de segurança.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 151

Artigo 8, nº 2, parágrafo 1

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

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

Or. de

Justificação

Uma vez que as cartas de condução apenas são, regra geral, válidas em conjugação com outros documentos, designadamente o bilhete de identidade, afigura-se supérfluo prever um prazo de validade de dez anos.

Conforme demonstrado por estudos científicos e pelas estatísticas, os condutores de idade superior a 65 anos não ocasionam mais acidentes do que os condutores mais jovens. As deficiências relacionadas com a idade, como a perda de visão, são compensadas por um estilo de condução mais prudente e por uma experiência mais longa. Por tal motivo, os prazos de validade previstos não deverão estabelecer distinções em função da idade.

Alteração apresentada por Reinhard Rack

Alteração 152

Artigo 8, nº 2, parágrafo 1

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

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

Or. de

Justificação

De acordo com o princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros deverão manter a liberdade de regulamentar, de forma autónoma, a questão do prazo de validade. Por outro lado, não se justifica uma limitação generalizada do prazo de validade para pessoas com idade superior a 65 anos.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 153

Artigo 8, nº 2, parágrafo 1

2. **A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E têm uma validade administrativa de dez anos. As cartas destas categorias emitidas para condutores com 65 anos de idade têm uma validade de cinco anos.** Os Estados-Membros podem limitar a três anos o prazo de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores, no

2. Os Estados-Membros podem limitar a três anos o prazo de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores, no caso das categorias A e B, para efeitos da aplicação de medidas específicas para esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança na estrada.

caso das categorias A e B, para efeitos da aplicação de medidas específicas para esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança na estrada.

Or. en

Justificação

Deve ser rejeitada uma limitação geral da validade das cartas de condução, uma vez que a limitação não leva a uma melhoria da segurança, mas apenas a encargos adicionais por força da renovação regular. Não se previnem também, deste modo, as múltiplas possibilidades de falsificação

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 154

Artigo 8, nº 2, parágrafo 2

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

Suprimido

Or. de

Justificação

Deve ser rejeitada uma limitação geral da validade das cartas de condução, uma vez que a limitação não leva a uma melhoria da segurança, mas apenas a encargos adicionais por força da renovação regular. Não se previnem também, deste modo, as múltiplas possibilidades de falsificação.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 155

Artigo 8, nº 2, parágrafo 2

A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo

A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo

17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, têm uma validade de cinco anos. ***As cartas destas categorias emitidas para condutores com 65 anos de idade têm uma validade de um ano.***

17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, têm uma validade de cinco anos.

Or. de

Justificação

Conforme demonstrado por estudos científicos e pelas estatísticas, os condutores de idade superior a 65 anos não ocasionam mais acidentes do que os condutores mais jovens. As deficiências relacionadas com a idade, como a perda de visão, são compensadas por um estilo de condução mais prudente e por uma experiência mais longa. Por tal motivo, os prazos de validade previstos não deverão estabelecer distinções em função da idade.

Alteração apresentada por Christine De Veyrac e Dominique Vlasto

Alteração 156

Artigo 8, nº 2, parágrafo 2

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

A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, têm uma validade de cinco anos.

Or. fr

Justificação

Não é necessário estabelecer uma distinção entre as pessoas com menos e as pessoas com mais de sessenta e cinco anos. Estas últimas só raramente são responsáveis por acidentes, pelo que não se justifica impor-lhes regras mais pesadas.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 157
Artigo 8, nº 2, parágrafo 2

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

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

Or. en

Justificação

A validade das cartas referentes a estes veículos deveria ser elevada de 5 para 15 anos, uma vez que não é necessário limitá-la a cinco anos.

Alteração apresentada por Ari Vatanen

Alteração 158
Artigo 8, nº 2, parágrafo 2

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

2. A partir de ...[data fixada no nº 2 do artigo 17º ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, têm uma validade de **dez anos**.

Os Estados-Membros podem limitar a três anos o prazo de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores das categorias C e D para efeitos de aplicação de medidas específicas destinadas a melhorar a segurança destes condutores na estrada.

Or. en

Justificação

Não se afigura justificada uma limitação generalizada da validade para as pessoas com idade superior a 65 anos. Além disso, não existem argumentos suficientemente sólidos para limitar o período de validade a cinco anos, o que difere o aplicável aos veículos ligeiros. Seria importante evitar despesas e custos administrativos supérfluos. No caso das categorias C e D, os Estados-Membros deveriam poder prever uma validade limitada para as cartas dos novos condutores, como no caso das categorias A e B, a fim de implementar medidas especiais em matéria de segurança rodoviária.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 159
Artigo 8, nº 2, parágrafo 3

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

Suprimido

Or. de

Justificação

Deve ser rejeitada uma limitação geral da validade das cartas de condução, uma vez que a limitação não leva a uma melhoria da segurança, mas apenas a encargos adicionais por força da renovação regular. Não se previnem também, deste modo, as múltiplas possibilidades de falsificação.

Alteração apresentada por Christine De Veyrac e Dominique Vlasto

Alteração 160
Artigo 8, nº 2 bis (novo)

2 bis. A título de derrogação, no que respeita às cartas de condução emitidas antes da data de entrada em vigor da presente directiva, o Estado-Membro que renova uma carta de condução para a pôr

em conformidade com as exigências da presente directiva pode conservar o prazo de validade do documento original.

Neste caso, quando um titular de uma carta de condução válida fixa a sua residência normal num Estado-Membro que não o que emitiu a carta de condução, o Estado-Membro de acolhimento pode aplicar ao titular da carta de condução o prazo de validade previsto no nº 2.

Or. fr

Justificação

A troca das antigas cartas de condução não deverá, porém, em caso algum conduzir a uma perda ou a uma restrição dos direitos já adquiridos no tocante ao direito de condução de veículos de diferentes categorias e os Estados-Membros podem, se o desejarem, conservar a o prazo de validade original.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 161

Artigo 8, nº 3, frase introdutória

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

Or. de

Justificação

Deve ser rejeitada uma limitação geral da validade das cartas de condução, uma vez que a limitação não leva a uma melhoria da segurança, mas apenas a encargos adicionais por força da renovação regular. Não se previnem também, deste modo, as múltiplas possibilidades de falsificação.

Alteração apresentada por Reinhard Rack

Alteração 162

Artigo 8, nº 3, frase introdutória

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

3. A renovação da carta de condução por motivo de caducidade, **no caso de um Estado-Membro utilizar as possibilidades previstas no n.º 2**, fica subordinada:

Or. de

Justificação

Adaptação jurídica à alteração n.º 4, relativa ao n.º 2 do artigo 8.º. V. justificação da alteração n.º 4, relativa ao parágrafo 1 do n.º 2 do artigo 8.º.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 163
Artigo 8, n.º 3, alínea a)

a) a um **controlo** das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III para as cartas de condução das categorias **C, C+E, CI, CI+E**, D, D+E, D1, D1+E

a) a um **cumprimento permanente** das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III para as cartas de condução das categorias D, D+E, D1, D1+E

Or. de

Justificação

As condições de renovação das cartas de condução das categorias C, C+E, CI e CI+E deverão ser igualmente deixadas ao critério dos Estados-Membros.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 164
Artigo 8, n.º 3, alínea a)

a) a um controlo das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III para as cartas de condução das categorias **C, C+E, CI, CI+E**, D, D+E, D1, D1+E ;

a) a um controlo das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III para as cartas de condução das categorias D, D+E, D1, D1+E;

a um controlo baseado nas normas mínimas relativas à acuidade visual

descritas no anexo III (6) para a carta de condução das categorias C, C+E, C1, C1+E, para os titulares com idade inferior a 45 anos;

a um controlo baseado nas normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III para a carta de condução das categorias C, C+E, C1, C1+E, para os titulares com uma idade mínima de 45 anos;

Or. en

Justificação

A proposta de harmonização dos exames médicos obrigatórios para os condutores de camiões para que estes coincidam com a renovação administrativa introduzirá efectivamente para esta categoria de condutores um controlo médico completo de cinco em cinco anos, desde a idade de obtenção da carta de condução até aos sessenta e cinco anos.

Embora se deva avaliar positivamente a harmonização dos exames médicos, é claro que não existe justificação médica para introduzir um controlo médico completo para os jovens condutores profissionais (entre os 23 e 45 anos), controlo cujo custo seria, em média, de £70 (120 euros). As autoridades sanitárias do Reino Unido sugerem a idade de 45 anos para a introdução de um exame médico completo e estimam que antes dessa idade um exame da acuidade visual seria mais útil.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 165
Artigo 8, nº 3, parágrafo 2

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

Suprimido

Or. en

Justificação

Trata-se de disposições supérfluas e burocráticas. Afigura-se possível renunciar a disposições normativas e dispendiosas, impondo aos condutores a obrigação de comunicar às autoridades nacionais competentes todas as alterações do seu estado clínico.

Alteração apresentada por Dieter-Lebrecht Koch

Alteração 166
Artigo 8, nº 3, parágrafo 2

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

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

Or. de

Justificação

As condições de renovação das cartas de condução das categorias C, C+E, CI e CI+E deverão ser igualmente deixadas ao critério dos Estados-Membros.

Alteração apresentada por Corien Wortmann-Kool

Alteração 167
Artigo 8, nº 3, parágrafo 2 bis (novo)

Os Estados-Membros devem poder limitar o prazo estabelecido no artigo 8º, nº 2, relativamente ao prazo de validade das cartas de condução cujos titulares tenham residência no seu território e tenham atingido a idade de 45 anos, a fim de poderem prescrever exames médicos mais frequentes ou outras medidas específicas, designadamente, cursos de reciclagem. A referida limitação do prazo de validade

apenas pode ter lugar no contexto da renovação da carta de condução.

Or. en

Justificação

Nos termos do nº 2 do artigo 8º da proposta da Comissão, os titulares de cartas de condução das categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E são já obrigados a renovar as suas cartas de condução de cinco em cinco anos. Aquando da renovação, o titular deveria, em conformidade com o disposto no nº 3, alínea a), do artigo 8º da proposta da Comissão, submeter-se a um controlo das normas mínimas relativas às aptidões físicas e mentais para efeitos de condução. Os titulares dessas cartas de condução encontram-se igualmente sujeitos às obrigações em matéria de formação profissional dos condutores previstas na Directiva 2003/59/CE. A alteração proposta pela relatora deve, por conseguinte, limitar-se às categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E.

Alteração apresentada por Luis de Grandes Pascual

Alteração 168

Artigo 8, nº 3, parágrafo 2 bis (novo)

Os Estados-Membros podem estabelecer sistemas de cômputo das infracções rodoviárias ("sistemas de pontos") que tenham como consequência a limitação do período de validade, previsto no nº 2, das cartas de condução de qualquer categoria. Estes sistemas deverão ser eficazes, dissuasores, proporcionados e estar modulados em função da categoria profissional ou particular dos condutores.

Or. es

Justificação

É necessário proteger de forma adequada os condutores profissionais. Pode dar-se a circunstância de um condutor profissional perder a carta de condução por infracções cometidas como condutor particular. Esta circunstância teria repercussões imediatas na sua situação laboral e poderia ter como consequência a perda do posto de trabalho.

Alteração apresentada por Ewa Hedkvist Petersen

Alteração 169

Artigo 8, nº 3, parágrafo 2 bis (novo)

Os Estados-Membros devem poder limitar os prazos de validade estabelecidos no artigo 8º, nº2, das cartas de condução de que sejam titulares as pessoas residentes no seu território. Podem igualmente ser estabelecidas medidas especiais, como sejam cursos de reciclagem. A redução do prazo de validade apenas é possível no momento da renovação da carta de condução.

Or. en

Justificação

Os trabalhos de investigação demonstram que a educação dos condutores deve ter lugar ao longo da vida, não se limitando a um exame único renovado após uma determinada idade. Uma actualização regular graças a cursos de reciclagem específicos conduziria a práticas de condução mais seguras.

Alteração apresentada por Gilles Savary

Alteração 170

Artigo 8, nº 4 bis (novo)

4 bis. A renovação administrativa da carta de condução nas condições previstas nos nºs 2 e 3 do presente artigo não deve implicar quaisquer custos para os titulares das cartas de condução. Do mesmo modo, os exames de aptidão física e mental previstos no anexo III da presente Directiva devem ser gratuitos.

Or. fr

Justificação

Se é legítimo, em nome de objectivos de segurança rodoviária, prever exames médicos

periódicos para a obtenção ou renovação da carta de condução e se, de igual modo, é legítimo que se estabeleça progressivamente um modelo único de carta de condução na União Europeia e que sejam gradualmente harmonizadas as condições de obtenção de uma carta de condução, as novas disposições não podem acarretar novos encargos financeiros para os utilizadores. Num momento em que uma parte crescente da população se encontra em situação de exclusão do mercado de trabalho ou de grande incerteza no plano financeiro, seria contrário aos objectivos de coesão social e territorial e de pleno emprego introduzir novos obstáculos ao direito fundamental que é o direito à mobilidade. Afigura-se justificado que os encargos decorrentes de imperativos ligados à segurança rodoviária ou à segurança jurídica sejam suportados pelos poderes públicos.

Alteração apresentada por Gary Titley

Alteração 171
Artigo 8, nº 5

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

5. **a)** Uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução.

b) Os Estados-Membros recusarão a emissão de uma carta de condução quando verificarem que o candidato já é titular de uma carta de condução válida emitida pelas autoridades de um outro Estado-Membro. Os Estados-Membros podem igualmente recusar a emissão de uma carta de condução a um candidato sujeito, num outro Estado-Membro, a uma das medidas referidas no nº 2 do artigo 12º;

c) Os Estados-Membros adoptarão medidas em conformidade com o nº 5, alínea b), do artigo 8º

- as medidas necessárias no que respeita à

emissão, substituição ou renovação de uma carta de condução consistirão na verificação, junto de outros Estados-Membros, da eventual existência de razões fundamentadas para suspeitar que o candidato é já titular de uma carta de condução;

- as medidas necessárias no que respeita à troca de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro consistirão na verificação, junto do Estado-Membro que emitiu a carta, da eventualidade de aplicação, ao candidato, de qualquer das medidas visadas no nº2 do artigo 12º;

d) A fim de facilitar os controlos internacionais adjuvantes do disposto no nº 5, alínea b), do artigo 8º, a Comissão, assistida pelos Estados-Membros, conceberá, implementará e gerirá uma rede de intercâmbio internacional de dados relativos às cartas de condução entre os Estados-Membros.

Or. en

Justificação

À semelhança do constante do texto proposto pela Comissão, a presente alteração prevê que ninguém pode ser titular de mais do que uma carta de condução, ainda que as cartas sejam emitidas pelo mesmo Estado-Membro.

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 172 Artigo 9

As alterações necessárias para adaptar os anexos I a IV, ao progresso científico e técnico serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 10º.

As alterações necessárias para adaptar os anexos I a IV, **VI bis, VI ter e VI quater** ao progresso científico e técnico serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 10º

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 173

Artigo 11

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

A partir da entrada em vigor da presente directiva, os examinadores devem respeitar as normas mínimas estabelecidas no anexo IV. Os examinadores em funções antes de ... [data fixada no n° 2 do artigo 17°] **estão apenas sujeitos às disposições relativas à garantia de qualidade e à formação periódica. Além disso, os Estados-Membros podem adoptar disposições, nos termos do Anexo IV, sobre a formação e actualização dos condutores.**

Or. it

Justificação

A tónica deve ser colocada no princípio segundo o qual os examinadores já em exercício de funções se devem sujeitar permanentemente a formação contínua. Além disso, no respeito do princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros, e por maioria de razão aqueles em que existem garantias regulamentares de prestações de qualidade por parte das escolas de condução, devem ter a possibilidade de definir as modalidades de preparação para a obtenção da carta de condução e as modalidades de actualização dos condutores.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 174

Artigo 12, n° 4, parágrafo 2

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

Um Estado-Membro **não** pode emitir uma **nova** carta de condução a um candidato que seja objecto de uma dessas medidas noutro Estado-Membro.

Or. de

Justificação

A proposta da Comissão mina o princípio segundo o qual apenas pode ser emitida uma carta de condução, uma vez que as medidas visadas no parágrafo 2, para as quais se remete, podem ser de natureza temporária. Tal daria lugar a incertezas jurídicas, caso fossem emitidas duas cartas de condução para a mesma pessoa.

Alteração apresentada por Willi Piecyk

Alteração 175

Artigo 12, nº 4, parágrafo 2 bis (novo)

Um Estado-Membro pode ainda recusar o reconhecimento da validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa que, no momento da emissão, não era residente do Estado-Membro que emitiu a carta.

Or. de

Justificação

Circulam já numerosas ofertas na Internet, propondo às pessoas a quem foi retirada a carta de condução num Estado-Membro (p. ex.: por condução sob o efeito de álcool ou de drogas) a indicação de uma residência fictícia no estrangeiro para aí obterem uma carta de condução, iludindo desse modo as condições relativas à nova obtenção do documento em causa. Tal situação não apenas prejudica gravemente a segurança rodoviária, mas também gera importantes distorções da concorrência no sector das escolas de condução.

Alteração apresentada por Margrete Auken

Alteração 176

Artigo 15, parágrafo -1 (novo)

De dois em dois anos, a Comissão publicará um relatório sobre as boas práticas dos Estados-Membros em matéria de uma educação para uma condução segura, económica e ecológica.

Or. en

Justificação

Paralelamente a um modelo único europeu de carta de condução, poderia também revelar-se necessário elaborar um modelo europeu de educação para uma condução de elevada qualidade. Uma modificação de comportamento dos condutores decorrente da sua formação durante o processo de obtenção da carta de condução, tem elevadas possibilidades de melhorar a segurança e a poupança de energia e de reduzir as emissões de gases e de ruído nos transportes rodoviários.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 177

Anexo I, nº 2, página 2, alínea a), código 95 bis (novo)

95 bis. O condutor que participou na formação prevista no nº 1, categoria B, do artigo 4º, que o autoriza a conduzir, para fins não comerciais, uma autocaravana na acepção do Anexo II, Parte A, ponto 5.1. da Directiva 2001/116/CE.

Or. de

Justificação

Alteração decorrente da alteração nº 102.

Alteração apresentada por Reinhard Rack

Alteração 178

Anexo I, nº 2, página 2, alínea a), ponto 14 bis (novo)

14 bis. Os dados médicos de emergência devem ser inscritos neste espaço (nº 14).

Or. de

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 179
Anexo I, nº 2, página 2, alínea c)

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

Or. de

Justificação

Alteração decorrente da alteração nº 89.

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 180
Anexo II, Capítulo I, Introdução

(Não se aplica à versão portuguesa)

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 181
Anexo II, Capítulo I, Secção A, nº 1, parágrafo 2

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

Os candidatos à obtenção de carta de condução de uma categoria que já sejam titulares de uma carta de condução de categoria diferente podem, ***sem prejuízo da obrigatoriedade de efectuar o exame,*** ser isentos ***do programa relativo apenas às*** disposições comuns previstas nos pontos 2 a 4 do presente anexo.

Or. it

Justificação

Caberá deixar bem claro que podem ser concedidas, nas condições previstas, derrogações a

uma parte do programa, mas não à totalidade do exame.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis, Luís Queiró e Philip Bradbourn

Alteração 182

Anexo II, Capítulo I, Secção A, ponto 2.1.4, travessão 1

- factores específicos de risco ligados
inexperiência de outros utentes da estrada e
às categorias mais vulneráveis de utentes,
como crianças, peões, ciclistas e pessoas
com mobilidade reduzida,

- factores específicos de risco ligados
inexperiência de outros utentes da estrada e
às categorias mais vulneráveis de utentes,
como crianças, peões, ciclistas,
motociclistas e pessoas com mobilidade
reduzida,

Or. en

Justificação

As estatísticas revelam que dois terços dos acidentes em que estejam envolvidos motociclos e automóveis são causados pelos condutores destes últimos. Os números indicam também que os condutores de automóveis que têm experiência com a condução de motociclos são menos vezes responsáveis por esse tipo de acidentes. Por conseguinte, exigir o conhecimento das características da condução de veículos a motor de duas rodas para conceder uma carta de condução de outros veículos traria uma redução importante do número de acidentes que não estão relacionados com a carta do condutor.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis, Luís Queiró e Philip Bradbourn

Alteração 183

Anexo II, Capítulo I, Secção B, ponto 5.1, parágrafo 2 bis (novo)

***Caso esse candidato fique aprovado
posteriormente num exame de aptidões
centrado exclusivamente na condução de
um veículo com transmissão manual, esta
indicação será retirada.***

Or. en

Justificação

Embora existam diferenças entre a condução de veículos com transmissão manual e de veículos com transmissão automática, o acesso ulterior aos veículos com transmissão manual não deveria implicar o investimento de tempo nem a despesa de um exame completo; o objectivo do exame deveria limitar-se a determinar se o candidato é capaz de utilizar com segurança a transmissão manual.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 184

Anexo II, Capítulo B, nº 5.2, parágrafo 1

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

Os veículos utilizados no exame das aptidões e do comportamento devem respeitar os critérios mínimos a seguir indicados.

Or. en

Justificação

Trata-se de reduzir ao mínimo o custo do equipamento destinado à formação e de manter num nível acessível o preço de uma formação em condução de motociclos.

Além disso, há argumentos específicos a favor dos motociclos com transmissão automática, nomeadamente as "scooters". Exigir que os condutores de "scooters" façam o exame de condução num motociclo com mais de 375 cm³ de cilindrada dissuadiria muitos de utilizar este veículo ideal para o transporte pendular.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 185

Anexo II, Secção B, ponto 5.2, parágrafo 1

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

Os veículos utilizados no exame das aptidões e do comportamento devem respeitar os critérios mínimos a seguir indicados.

outros critérios.

Or. en

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 186

Anexo II, Secção B, ponto 5.2, categoria A1

Categoria A1:

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

Categoria A1:

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

Os Estados-Membros podem derrogar a esta especificação se dispuserem actualmente de um sistema de carta de condução em que os veículos com um desempenho mais baixo são parte integrante do sistema de formação e de exame. Nestas circunstâncias, o veículo utilizado para o exame deve ter, pelo menos, 120 cm³ e ser capaz de atingir 90km/h.

Or. en

Justificação

Caso os Estados-Membros prevejam um sistema de formação e de exames de condução que utilize veículos de potência mais baixa, esses veículos devem poder continuar a ser utilizados.

Alteração apresentada por Helmuth Markov, Luca Romagnoli, Armando Dionisi, Francesco Musotto, Marta Vincenzi, Paolo Costa, Patrick Louis e Luís Queiró

Alteração 187

Anexo II, Secção B, ponto 5.2, categoria A2

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

Motociclo da categoria A2 sem carro lateral, com uma potência de pelo menos 25 kW ***para um veículo com transmissão manual e de mais de 11 kW para um veículo com***

transmissão automática.

Os Estados-Membros podem derrogar a esta especificação se dispuserem actualmente de um sistema de carta de condução em que os veículos com um desempenho mais baixo são parte integrante do sistema de formação e de exame. Nestas circunstâncias, o veículo utilizado para o exame deve ter, pelo menos, 120 cm³ e ser capaz de atingir 90km/h.

Or. en

Justificação

A proposta da Comissão não é prática nem para as escolas de condução nem para os utentes, principalmente por razões de custo e de equidade. Actualmente as escolas de condução só dispõem de dois tipos distintos de motociclos de exame: o tipo A1 e um motociclo com motor de capacidade média, geralmente entre os 400 e os 600 cm³. Em determinados Estados-Membros, o actual sistema provisório de concessão de cartas baseia-se em motociclos de menores prestações. Noutros Estados-Membros, os veículos de duas rodas mais comuns são scooters de 200 a 250 cm³, que podem utilizar-se com um carta A2 a partir dos 18 anos de idade. Se os candidatos tivessem que fazer o exame com um tipo de veículo completamente distinto (isto é, com um motociclo de cilindrada superior a 375 cm³) e não com um veículo urbano, frequentemente a sua própria scooter, tal significaria um verdadeiro obstáculo para a obtenção da carta. Além disso, a possibilidade de utilizar o seu próprio veículo para a formação e para os exames reduz os custos para o candidato e aumenta a segurança rodoviária, dado que o candidato melhora o seu conhecimento do veículo que poderá utilizar na circulação real quando tiver obtido a carta.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 188

Anexo II, Secção B, ponto 5.2, categoria A2

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

Motociclo da categoria A2 sem carro lateral, com uma potência de pelo menos 25 kW **para um veículo com transmissão manual e de mais de 11 kW para um veículo com transmissão automática.**

Or. en

Justificação

É necessário que haja uma definição mais clara de veículos com transmissão manual e automática na categoria A2.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 189

Anexo II, Secção B, ponto 5.2, categoria A

Categoria A

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

Categoria A

Motociclo da categoria A sem carro lateral e uma potência de pelo menos 35 kW.

Or. en

Justificação

A cilindrada mínima para a categoria A deveria ser suprimida, dado que só a potência deveria ser relevante.

Alteração apresentada por Anne Elisabet Jensen

Alteração 190

Anexo II, Capítulo B, nº 5, ponto 5.2, Categoria C

Categoria C:

Veículo da categoria C com, pelo menos, massa máxima autorizada de **12 000 kg**, comprimento de **8 metros** e largura de **2,40 metros** e que pode atingir a velocidade de 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço e com equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) nº 3821/85; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg da sua massa real total.

Categoria C:

Veículo da categoria C com, pelo menos, massa máxima autorizada de **15 000 kg**, comprimento de **9 metros** e largura de **2,50 metros** e que pode atingir a velocidade de 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço e com equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) nº 3821/85; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg da sua massa real total.

Justificação

No anexo II da directiva relativo às exigências mínimas para os exames de condução figuram os requisitos respeitantes aos veículos para os exames das categorias C e C+E. No que se refere aos veículos da categoria C, a directiva propõe uma massa máxima autorizada de 12 000 kg, um comprimento de 8 metros e uma largura de 2,40 metros. No tocante aos exames da categoria C+E, propõe-se um veículo articulado com uma massa máxima autorizada não inferior a 20 000 kg, com um reboque de pelo menos 7,5 metros, não devendo o conjunto ter um comprimento inferior a 14 metros e uma largura inferior a 2,4 metros.

Mesmo tratando-se de um requisito mínimo, podendo os Estados-membros exigir a utilização de veículos maiores, é importante, por razões de segurança rodoviária, que os candidatos recebam formação e realizem um exame de condução em veículos que sejam o mais próximos possível das medidas máximas. É por esta razão que se propõe, para os veículos da categoria C, que o comprimento seja pelo menos de 9 metros, a largura de 2,5 metros e a massa máxima de pelos menos 15 000 kg. Para os veículos articulados, propõe-se um comprimento do conjunto de pelo menos 16,5 metros, uma largura de 2,5 metros e uma massa máxima autorizada de 30 000 kg.

Alteração apresentada por Anne Elisabet Jensen

Alteração 191

Anexo II, Capítulo B, nº 5, ponto 5.2, Categoria C + E

Categoria C + E:

Veículo articulado ou um conjunto composto por um veículo de exame da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 metros; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ter massa máxima autorizada não inferior a **20 000 kg**, comprimento mínimo de **14 metros** e largura de, pelo menos, **2,40 metros**, devem poder atingir a velocidade mínima de 80 km/h e ser equipado com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço e com equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) nº 3821/85; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; quer o veículo articulado quer o conjunto serão

Categoria C + E:

Veículo articulado ou um conjunto composto por um veículo de exame da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 metros; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ter massa máxima autorizada não inferior a **30 000 kg**, comprimento mínimo de **16,5 metros** e largura de, pelo menos, **2,50 metros**, devem poder atingir a velocidade mínima de 80 km/h e ser equipado com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço e com equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) nº 3821/85; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; quer o veículo articulado quer o conjunto serão

apresentados com um mínimo de 15 000 kg da sua massa real total.

apresentados com um mínimo de 15 000 kg da sua massa real total.

Or. da

Justificação

No anexo II da directiva relativo às exigências mínimas para os exames de condução figuram os requisitos respeitantes aos veículos para os exames das categorias C e C+E. No que se refere aos veículos da categoria C, a directiva propõe uma massa máxima autorizada de 12 000 kg, um comprimento de 8 metros e uma largura de 2,40 metros. No tocante aos exames da categoria C+E, propõe-se um veículo articulado com uma massa máxima autorizada não inferior a 20 000 kg, com um reboque de pelo menos 7,5 metros, não devendo o conjunto ter um comprimento inferior a 14 metros e uma largura inferior a 2,4 metros.

Mesmo tratando-se de um requisito mínimo, podendo os Estados-membros exigir a utilização de veículos maiores, é importante, por razões de segurança rodoviária, que os candidatos recebam formação e realizem um exame de condução em veículos que sejam o mais próximos possível das medidas máximas. É por esta razão que se propõe, para os veículos da categoria C, que o comprimento seja pelo menos de 9 metros, a largura de 2,5 metros e a massa máxima de pelos menos 15 000 kg. Para os veículos articulados, propõe-se um comprimento do conjunto de pelo menos 16,5 metros, uma largura de 2,5 metros e uma massa máxima autorizada de 30 000 kg.

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 192

Anexo II, parte B, ponto 7.49 bis (novo)

7.49 bis. Categoria B: formação especial prevista no artigo 4º, nº 1, categoria B, em conformidade com o Anexo II bis.

Or. de

Justificação

Alteração decorrente da alteração nº 102.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 193

Anexo III, Definições, nº 1.1.

1.1. Grupo 1

Suprimido

Condutores de veículos das categorias A, A1, B, B1 e B+E

Or. en

Justificação

Não se devem submeter estes condutores a controlos médicos obrigatórios.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 194
Anexo III, Exames médicos, nº 3

3. Grupo 1:

Suprimido

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.

Or. en

Justificação

Os candidatos do grupo 1 não deveriam ter de ser sujeitos a exames médicos obrigatórios, que serão onerosos, burocráticos e desnecessários.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 195
Anexo III, Exames médicos, nº 4

4. Grupo 2:

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame *médico* antes da emissão inicial da carta e, subsequentemente, *aos exames periódicos quando da renovação da carta*

4. Grupo 2:

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame *oftalmológico* antes da emissão inicial da carta e, subsequentemente, *deverão informar as autoridades nacionais*

de condução.

de qualquer modificação significativa do seu estado físico.

Or. en

Justificação

Não é necessário que os candidatos sejam sujeitos a um exame médico exaustivo, bastando um exame oftalmológico. O sistema de notificação é preferível a exames médicos supérfluos por ocasião de cada renovação da carta de condução.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 196

Anexo III, Visão, nº 6, parágrafo 1

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.

6. Todo o candidato à obtenção da carta de condução **poderá** 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.

Or. en

Justificação

Trata-se de uma questão que deveria ser decidida pelo governo de cada Estado-Membro e que não deveria ser obrigatória.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 197

Anexo III, Visão, nº 6.3

6.3. Todos os candidatos à emissão **ou renovação** de uma carta de condução devem

6.3. Todos os candidatos à emissão de uma carta de condução **para determinadas**

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 oito dioptrias ou com o auxílio de lentes de contacto (visão não corrigida = 0,05). A correcção deve ser bem tolerada. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada se o candidato ou o condutor não tiver um campo visual binocular normal ou se sofrer de diplopia.

categorias 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 oito dioptrias ou com o auxílio de lentes de contacto (visão não corrigida = 0,05). A correcção deve ser bem tolerada. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada se o candidato ou o condutor não tiver um campo visual binocular normal ou se sofrer de diplopia.

Or. en

Justificação

Nem todas as categorias deviam ser submetidas a esses testes oftalmológicos.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 198
Anexo III, Audição, n° 7

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.

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

Or. en

Justificação

Seria conveniente suprimir a indicação "grupo 2" devido a alterações anteriores. Determinadas categorias deveriam ser submetidas a um parecer das autoridades médicas competentes antes da renovação da carta de condução.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 199

Anexo III, Deficientes do aparelho de locomoção, n° 8.2, parágrafo 1

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.

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, **caso a sua condição física mude significativamente**, com vista a verificar que o interessado continua a ser capaz de conduzir o seu veículo com toda a segurança.

Or. en

Justificação

Se o estado de um condutor deficiente se modificar consideravelmente, ele deveria ser objecto de um controlo médico, mas não deveria ser submetido a controlos periódicos se o seu estado não se modificar, dado que esses controlos são onerosos e demasiado burocráticos.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 200

Anexo III, Afecções cárdio-vasculares, n° 9.2

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**.

9.2. 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.

Or. en

Justificação

Não é necessário que os condutores com pacemakers sejam submetidos a controlos médicos periódicos, que seriam onerosos e burocráticos, se não houver alteração da sua condição física.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 201
Anexo III, Afecções cárdio-vasculares, n° 9.3

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.

Suprimido

Or. en

Justificação

Esta disposição é supérflua, pelo que deve ser suprimida.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 202
Anexo III, Afecções cárdio-vasculares, n° 9.4

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.

9.4. De modo geral, a carta de condução não **pode** ser emitida ou renovada **pelo poder discricionário dos Estados-Membros** 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.

Or. en

Justificação

Não deve haver uma obrigação. Alguns condutores com angina de peito deveriam poder conduzir e esta questão deveria ser deixada à consideração de cada Estado-Membro.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 203
Anexo III, Diabetes, nº 10

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.**

10. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de diabetes mellitus, **desde que o condutor não seja insulino dependente ou em casos em que o condutor seja insulino dependente (tipo 1), sob reserva de uma autorização médica.**

Or. en

Justificação

Se o condutor não for insulino dependente, não é necessário prever controlos médicos regulares, a não ser que a sua condição física se altere. Se for insulino dependente, é necessária a autorização médica.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 204
Anexo III, Diabetes, nº 10.1

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.**

10.1. A carta de condução **pode** ser emitida **ou** renovada a qualquer candidato ou condutor deste grupo que sofra de diabetes mellitus que exija tratamento com insulina, em casos justificados por um parecer médico abalizado. **Caberá ao condutor notificar as autoridades nacionais relevantes de quaisquer alterações da sua condição física.**

Or. en

Justificação

Os condutores de veículos do grupo 2 com diabetes mellitus só em circunstâncias muito excepcionais deveriam poder conduzir. A substituição de "não deve" por "pode" justifica-se, porque os condutores do grupo 2 que sofram de diabetes mellitus que exija tratamento com

insulina podem conduzir se forem submetidos a um parecer médico abalizado. Os controlos médicos regulares seriam burocráticos, onerosos e supérfluos. Os condutores com diabetes mellitus deveriam informar as suas autoridades médicas nacionais se houver uma alteração da sua condição física.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 205

Anexo III, Doenças neurológicas, nº 12.1

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.

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 *nos últimos 12 meses*), do tratamento seguido e dos resultados terapêuticos.

Or. en

Justificação

Um período de 12 meses é mais adequado do que um período de 2 anos.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 206

Anexo III, Álcool, nº 14.1, parágrafo 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.

14.1. ***Sob reserva da legislação nacional pertinente***, 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.

Or. en

Justificação

A legislação nacional pertinente deveria aplicar-se a questões relacionadas com o álcool ao volante.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 207

Anexo III, Drogas e medicamentos, n° 15.1

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.

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. **Sob reserva da legislação nacional pertinente,** o mesmo se passa em relação a qualquer outro medicamento ou associação de medicamentos que exerçam uma influência sobre a aptidão para a condução.

Or. en

Justificação

Se houver uma legislação nacional relativa a esta questão, ela deve ser respeitada.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 208

Anexo III, Afecções renais, n° 16.1

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.**

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.

Justificação

Não é necessário prever controlos médicos periódicos.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 209

Anexo III, Afecções renais, n° 16.2

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.

16.2. ***Sob reserva da legislação nacional pertinente***, 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.

Justificação

Se houver legislação nessa matéria, há que respeitá-la. Nem sempre devem ser obrigatórios controlos médicos periódicos.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 210

Anexo III, Disposições diversas, n° 17.1

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.

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 da legislação nacional pertinente*** e, se for caso disso, de um controlo médico regular.

Justificação

A legislação nacional pertinente deve ser respeitada.

Alteração apresentada por Philip Bradbourn

Alteração 211

Anexo III, Disposições diversas, n.º 18

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.*

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, *sob reserva da legislação nacional pertinente.*

Or. en

Justificação

Não é necessário prever controlos médicos periódicos.

Alteração apresentada por Gabriele Albertini e Francesco Musotto

Alteração 212

Anexo IV, Título

QUALIFICAÇÃO INICIAL E
FORMAÇÃO CONTÍNUA DOS
EXAMINADORES

QUALIFICAÇÃO INICIAL E
FORMAÇÃO CONTÍNUA DOS
EXAMINADORES, *APRENDIZAGEM E
ACTUALIZAÇÃO DA CONDUÇÃO*

Or. it

Justificação

A presente alteração está ligada ao aditamento do n.º 3 bis ao Anexo IV, designadamente "No respeito do princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros, e por maioria de razão aqueles em que existem garantias regulamentares de prestações de qualidade por parte das escolas de condução, devem ter a possibilidade de definir as modalidades de preparação

para a obtenção da carta de condução e as modalidades de actualização dos condutores".

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 213
Anexo IV, nº 3 bis (novo)

3 bis. Aprendizagem e actualização da condução

Na pendência da adopção de uma directiva sobre a qualidade e o reconhecimento dos centros e organismos de formação, bem como dos formadores, os Estados-Membros em que aqueles são já definidos, autorizados e regulamentados por lei ("escolas de condução") podem prever que o candidato à obtenção de uma carta de condução seja preparado para a condução por tais estruturas e que os condutores sejam submetidos a uma actualização periódica junto nas mesmas estruturas, sem prejuízo da eventual legislação nacional que já o disponha.

Or. it

Justificação

No respeito do princípio da subsidiariedade, os Estados-Membros, e, por maioria de razão, aqueles em que existem garantias regulamentares de prestações de qualidade por parte das escolas de condução, devem ter a possibilidade de definir as modalidades de preparação para a obtenção da carta de condução. Consequentemente, propõe-se uma modificação do Título do Anexo VI que passaria a ser "QUALIFICAÇÃO INICIAL E FORMAÇÃO CONTÍNUA DOS EXAMINADORES, APRENDIZAGEM E ACTUALIZAÇÃO DA CONDUÇÃO".

Alteração apresentada por Mathieu Grosch

Alteração 214
Anexo VI bis (novo)

Anexo VI bis

Formação dos condutores

1. Formação para a passagem entre as categorias de motociclos.

2. A formação dos condutores deverá ser levada a efeito pelo organismo de formação oficialmente reconhecido e controlado pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o condutor tenha a sua residência habitual. Cumpre ao Estado-Membro regulamentar os aspectos específicos.

3. Componentes das acções de formação

- Duração: mínimo de 5 horas

- Tratamento específico das diferenças entre as categorias

- Parte prática em circuito fechado com os seguintes exercícios: exercícios de travagem, distância de travagem, travagem/desvio, manobras, aceleração

- Parte prática sobre os comportamentos no trânsito.

Or. de

Alteração apresentada por Markus Ferber

Alteração 215
Anexo VI bis (novo)

Anexo VI bis

Formação dos condutores

1. Antes da primeira utilização, os utilizadores de autocaravanas na acepção do Anexo II, Parte A, ponto 5.1 da Directiva 2001/116/CE devem participar numa formação de condutores, nos termos do artigo 4º da presente directiva. Cada participante receberá um certificado de participação.

2. A formação dos condutores deve ser realizada por uma organização

independente. A regulamentação específica será adoptada pelos Estados-Membros.

3. Num curso, que tem uma duração de quatro ou cinco horas, são transmitidos aos condutores conhecimentos teóricos e práticos, que são aprofundados numa troca de pontos de vista final. Os condutores devem adquirir essencialmente conhecimentos em matéria de critérios de segurança de veículos tractores e reboques, colocação adequada da carga e equipamento de segurança.

Os conhecimentos adquiridos a nível teórico devem ser aplicados na prática num circuito vedado ao trânsito. Devem ser nomeadamente realizados exercícios em matéria de distância de travagem, comportamento em situações de perigo, travagem e desvio, mudança de faixa e oscilação de um reboque. Além disso, devem ser treinados o estacionamento e manobras.

Or. de

Justificação

Alteração decorrente da alteração n° 102.

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 216
Anexo VI bis (novo)

Anexo VI bis

Formação de condutores

1. Os utilizadores de veículos a motor da categoria B com reboque cuja massa máxima se situe entre 3 500 e 4 250 quilogramas e cuja carga útil não seja superior a 1 000 quilogramas devem participar numa acção de formação de condutores.

2. A formação dos condutores deverá ser levada a efeito pelo organismo de formação oficialmente reconhecido e controlado pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o condutor em causa tem a sua residência habitual. Cumpra ao Estado-Membro regulamentar os aspectos específicos. Essa formação será efectuada pelas escolas de condução nos Estados-Membros em que as mesmas já são reconhecidas e controladas.

3. Componentes das acções de formação de condutores:

- duração de um dia (no mínimo sete horas);

- parte teórica e, sobretudo, prática e entrevista final;

- dinâmica de condução e critérios de segurança, veículo tractor e reboques, carregamento correcto e dispositivos de segurança;

- a parte prática deverá ter lugar num terreno vedado e compreenderá os seguintes exercícios: travagem, distância de travagem, mudança de faixa, travagem/desvio, oscilação de um reboque, manobras, estacionamento.

Or. it

Justificação

A proposta da Comissão revela-se demasiado restritiva no respeitante aos reboques e introduziria excessivas alterações na situação vigente, nomeadamente no domínio do desporto ou do campismo.

Os titulares de uma carta de condução da categoria B dispõem da possibilidade de conduzir um conjunto de veículos acoplados, nomeadamente uma autocaravana até 4 250 kg, desde que se submetam a uma formação sem prestação de provas. Além disso, e uma vez que a Comissão está a projectar uma directiva sobre a qualidade dos formadores/instrutores das escolas de condução e das próprias escolas, uma iniciativa deste género não terá qualquer significado se não se começar já a enquadrar o papel das próprias escolas de condução que, aliás, são os lugares “naturais” para a formação em condução e têm, já há muito, o maior profissionalismo na matéria.

Como é evidente, apresenta-se uma proposta de alteração nesse sentido à categoria B no nº 1

do artigo 4º.

Alteração apresentada por Francesco Musotto

Alteração 217
Anexo VI ter (novo)

Anexo VI ter

Formação de condutores

1. Os utilizadores de autocaravanas, tal como definidas no anexo II, parte A, secção 5, ponto 1 da Directiva 2001/116/CE, cuja massa máxima autorizada se situe entre 3 500 e 4 250 quilogramas e cuja carga útil não seja superior a 1 000 quilogramas, devem participar numa acção de formação de condutores.

2. A formação dos condutores deverá ser levada a efeito pelo organismo de formação oficialmente reconhecido e controlado pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o condutor em causa tem a sua residência habitual. Cumpre ao Estado-Membro regulamentar os aspectos específicos. Essa formação será efectuada pelas escolas de condução nos Estados-Membros em que as mesmas já são reconhecidas e controladas.

3. Componentes das acções de formação de condutores:

- duração de um dia (no mínimo sete horas);*
- parte teórica e, sobretudo, prática e entrevista final;*
- dinâmica de condução e critérios de segurança, carregamento correcto e dispositivos de segurança;*
- a parte prática deverá ter lugar num terreno vedado e compreenderá os seguintes exercícios: travagem, distância de travagem, mudança de faixa, travagem/desvio, manobras,*

estacionamento.

Or. it

Justificação

A proposta da Comissão revela-se demasiado restritiva no respeitante aos reboques e introduziria excessivas alterações na situação vigente, nomeadamente no domínio do desporto ou do campismo.

Os titulares de uma carta de condução da categoria B dispõem da possibilidade de conduzir um conjunto de veículos acoplados, nomeadamente uma autocaravana até 4 250 kg, desde que se submetam a uma formação sem prestação de provas. Além disso, e uma vez que a Comissão está a projectar uma directiva sobre a qualidade dos formadores/instrutores das escolas de condução e das próprias escolas, uma iniciativa deste género não terá qualquer significado se não se começar já a enquadrar o papel das próprias escolas de condução que, aliás, são os lugares “naturais” para a formação em condução e têm, já há muito, o maior profissionalismo na matéria.

Como é evidente, apresenta-se uma proposta de alteração nesse sentido à categoria B no nº 1 do artigo 4º.