|  |  |
| --- | --- |
| ParecerProjeto de Lei n.º 828/XIII/3.ª (PCP) | **Relatora:** Deputada Fátima Ramos (PSD) |
| Repõe termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D, DE para os 65 anos de idade (2.ª alteração ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho) |

Índice

[PARTE I - CONSIDERANDOS](#_Toc296348746)

[PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA RELATORA](#_Toc296348748)

[PARTE III - CONCLUSÕES](#_Toc296348749)

**PARTE IV – Nota Técnica**

#

# PARTE I - CONSIDERANDOS

**Nota Prévia**

1 – A iniciativa legislativa deu entrada na Mesa da Assembleia da Republica em 12/04/2018.

2 - Por despacho do Senhor Presidente da Assembleia da Republica, baixou à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, no cumprimento do nº 1 do artigo 129.º do Regimento da Assembleia da Republica (RAR) em 13/04/2018.

3 - Em 18/04/2018 foi designada relatora a Deputada Fátima Ramos.

4 - Nos termos do artigo 131.º do RAR foi elaborada pelos serviços a respetiva nota técnica.

**Considerandos**

1. - O Grupo Parlamentar do PCP propõe, com o presente Projeto de Lei, a *«Reposição do termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D, DE para os 65 anos de idade.»*
2. *-* O Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho, procedeu à aprovação de um conjunto vasto de alterações ao enquadramento jurídico da carta de condução, do respetivo processo de emissão, revalidação, visando nomeadamente objetivos de simplificação e modernização administrativa, facilitando e dispensando procedimentos burocráticos aos cidadãos, potenciando a utilização de meios tecnológicos.
3. - A par de todas essas medidas de simplificação administrativa, o decreto-lei em apreço vem impor o aumento da idade máxima para os 67 anos para a condução nas categorias D1, D1E, D, DE e CE, cuja massa máxima autorizada exceda as 20 toneladas.
4. – Ora, a limitação da idade imposta legalmente no exercício de determinadas profissões, como salienta o autor da iniciativa, resulta da avaliação concreta das condições de trabalho e das suas implicações para a saúde do trabalhador, o desgaste físico e psicológico e as potenciais consequências para a segurança – sendo particularmente evidentes as preocupações que se colocam para a segurança de pessoas e bens, quando se trata da circulação de veículos pesados e do transporte de passageiros e mercadorias que inclui mercadorias perigosas.
5. - Segundo o autor da presente iniciativa sugere, entre a opção de ponderar condições para um acesso justificado à reforma antecipada sem penalizações - em casos que se poderiam justificar por questões de segurança -, ou alargar o limite de idade até aos 67 anos para aqueles profissionais da condução, entendeu o Governo elevar o limite máximo de idade antes vigente para aqueles profissionais, desvalorizando a existência de riscos potenciais que até aqui se colocavam.

**Iniciativas legislativas e petições pendentes**

Na base de dados da atividade parlamentar e do processo legislativo verifica-se a entrada de Projeto de Resolução da autoria do GP-PCP com o n.º 520/XIII – que terá baixado em 2016-10-20 à Comissão de Trabalho e Segurança Social, Comissão competente para o efeito -, e que incidindo sobre questões do direito à reforma sem penalizações para profissões com limite legal de idade fixada, se foca precisamente na situação destes motoristas, citando aliás a propósito do tema a Provedoria de Justiça, que alegadamente afirma que: *«não pode este órgão do Estado deixar de estabelecer um paralelismo entre a situação destes motoristas de pesados com os pilotos e copilotos de aeronaves de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio que, também por imposição legal não podem exercer a sua atividade profissional para além dos 65 anos».*

#

# PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA RELATORA

A autora do parecer reserva a sua posição para a discussão da iniciativa legislativa em plenário, nos termos do n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República.

# PARTE III - CONCLUSÕES

Face aos considerandos já mencionados, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (CEIOP) adota o seguinte parecer:

1 – O Grupo Parlamentar do PCP tomou a iniciativa de apresentar oProjeto de Lei n.º 828/XIII/3.ª com vista à reposição do termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D, DE para os 65 anos de idade;

2 – O presente Projeto de Lei cumpre todos os requisitos constitucionais, legais e regimentais necessários à sua tramitação;

3 – Deverá o presente parecer ser remetido a Sua Ex.ª o Presidente da Assembleia da República para apreciação em Plenário.

**PARTE IV – Nota Técnica**

# Junta-se em anexo Nota Técnica elaborada pelos serviços da A.R.

Palácio de S. Bento, 9 de maio de 2018

**A Deputada Relatora O Presidente da Comissão**

***(Fátima Ramos) (Hélder Amaral)***

|  |  |
| --- | --- |
| logo_ar | *N*ota *T*écnica |

[**Projeto de Lei n.º 828/XIII/3.ª**](http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=42445) **(PCP)**

**Reposição do termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D, DE para os 65** **anos de idade (2.ª alteração ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho)**

Data de admissão: 13 de abril de 2018

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

**Índice**

[I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa](#_Toc294863054)

[II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário](#_Toc294863055)

[III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes](#_Toc294863056)

[IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria](#_Toc294863057)

[V. Consultas e contributos](#_Toc294863058)

[VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação](#_Toc294863059)

Elaborada por: Lurdes Sauane (DAPLEN); Nuno Amorim (DILP); Filipe Luís Xavier e Luísa Colaço (DAC)

Data: 30 de abril de 2018

1. **Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa**

Dez Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP) apresentaram o presente projeto de lei, para repor nos 65 anos o termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D e DE.

O Governo procedeu à alteração ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir através do [Decreto-Lei n.º 40/2016](https://dre.pt/application/file/a/75058316), de 29 de julho, no âmbito da qual “alarga o prazo de validade das cartas de condução das categorias D1, D1E, D, DE e CE cuja massa máxima autorizada exceda 20.000 kg até ao dia anterior à data em que os seus titulares completem 67 anos de idade”, não podendo ser revalidadas a partir dessa data.

Até essa alteração, o prazo de validade dessas cartas de condução era o dia anterior à data em que os seus titulares completassem 65 anos de idade, não podendo, igualmente, ser revalidadas a partir dessa data. Com o alargamento da idade de reforma, os trabalhadores portadores destas cartas ficavam impedidos de exercer a sua atividade profissional, por falta de título legal, e impedidos de aceder à reforma sem penalizações.

Argumentam os autores da iniciativa que, “com esta alteração legislativa o Governo assumiu uma opção que ‘responde’ a uma injustiça com outra injustiça: em vez de repor a idade legal de reforma aos 65 anos, alarga-se o limite de idade para a condução de pesados para os 67”. Consideram que esta decisão de alargar o limite de idade para conduzir veículos pesados não está fundamentada e que é indispensável revogar estas normas. Finalmente, articulam esta iniciativa com outras apresentadas pelo mesmo grupo parlamentar, nomeadamente o Projeto de Resolução n.º 520/XIII/2.ª – “Pelo direito à reforma sem penalizações para as profissões com limite de idade para o seu exercício”.

Mediante este projeto de lei, o Grupo Parlamentar do PCP propõe-se alterar o n.º 5 do artigo 16.º do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, repondo nos 65 anos o termo de validade das cartas de condução das categorias D1, D1E, D e DE; e o n.º 5 do artigo 20.º do mesmo diploma, permitindo a condução de veículos da categoria CE cuja massa máxima autorizada exceda 20 000 kg apenas por condutores que não tenham completado 65 anos de idade. Finalmente, os autores propõem a revogação da alínea e) do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho.

1. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

* **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

A iniciativa legislativa é apresentada por dez Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), nos termos da alínea b) do artigo 156.º e do 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](http://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/constpt2005.pdf) (Constituição), e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e do artigo 118.º do [Regimento da Assembleia da República](http://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/Legislacao_Anotada/RegimentoAR_Simples.pdf) (Regimento). Toma a forma de projeto de lei nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento, mostra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento. Não infringe a Constituição ou os requisitos nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa, respeitando, assim, os limites à admissão da iniciativa previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento.

Em caso de aprovação, esta iniciativa parece envolver uma diminuição das receitas previstas pelo Governo no Orçamento do Estado. O n.º 2 do artigo 120.º do Regimento impede a apresentação de iniciativas que “*envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento*” (princípio, igualmente consagrado no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e conhecido pela designação de “lei-travão”). Porém, esta limitação pode ser ultrapassada fazendo-se coincidir a produção de efeitos ou a entrada em vigor da iniciativa com a aprovação do próximo Orçamento do Estado.

Este projeto de lei deu entrada em 12/04/2018 e foi admitido em 13/04/2018, tendo baixado na generalidade à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª). A iniciativa foi anunciada na sessão plenária de 18/04/2018. Foi nomeada relatora do parecer a Deputada Fátima Ramos (PSD).

A discussão na generalidade da iniciativa encontra-se agendada para a reunião plenária de dia 11 de maio de 2018 – *cfr. Súmula da Conferência de Líderes n.º 63, de 11 de abril de 2018.*

* **Verificação do cumprimento da lei formulário**

[A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](https://dre.pt/application/conteudo/234316), alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](https://dre.pt/application/file/25346100), designada lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação das iniciativas legislativas e que importa ter presentes no decurso da especialidade em Comissão.

Esta iniciativa tem um título que traduz o seu objeto, de acordo com o artigo 7.º, e uma exposição de motivos, em conformidade com o artigo 13.º, ambos da lei formulário.

O projeto de lei altera os artigos 16.º e 20.º do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao [Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho](https://dre.pt/web/guest/pesquisa-avancada/-/asearch/178550/details/maximized?search=Pesquisar&sortOrder=ASC&tipo=decreto+lei&types=SERIEI&numero=138%2F2012), *“Altera o Código da Estrada e aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente a Diretiva n.º* [*2006/126/CE*](https://dre.pt/web/guest/pesquisa-avancada/-/asearch/advanced/eurlex.asp?ano=2006&id=306L0126)*, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada pelas Diretivas n.ºs* [*2009/113/CE*](https://dre.pt/web/guest/pesquisa-avancada/-/asearch/advanced/eurlex.asp?ano=2009&id=309L0113)*, da Comissão, de 25 de agosto, e* [*2011/94/UE*](https://dre.pt/web/guest/pesquisa-avancada/-/asearch/advanced/eurlex.asp?ano=2011&id=311L0094)*, da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução”.*

Com esta alteração pretende-se que o termo e validade das cartas de condução destas categorias, ocorra de cinco em cinco anos após a data de habilitação na categoria, até o condutor perfazer 65 anos (e não os atuais 67anos),não podendo ser revalidada a partir dessa data.

Nos termos o n.º 1 do artigo 6.º da mesma lei formulário “*os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas”.* No caso atual e consultada o*Diário da República Eletrónico* verificou-se que o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, foi alterado pelos [Decretos-Leis n.ºs 37/2014, de 14 de março](https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/571913/details/maximized?p_p_auth=VTm0xFmU), [40/2016, de 29 de julho](https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/75060359/details/maximized?p_p_auth=VTm0xFmU) (que o republica) e [151/2017, de 7 de dezembro.](https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/114315241/details/maximized?p_p_auth=VTm0xFmU)

Assim, *sugere-se* o seguinte título:

**“Repõe o termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D, DE para os 65 anos, procedendo à quarta alteração ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho”**

Tendo o diploma em causa sido republicado com a sua segunda alteração, não se justifica promover nova republicação, em conformidade com o previsto nas alíneas a) e b) do n.º 3 do artigo 6.º, nem os proponentes a promovem.

Caso seja aprovada, esta iniciativa, revestindo a forma de lei, será publicada na 1.ª série do *Diário da República*, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

A entrada em vigor da iniciativa, em caso de aprovação, terá lugar “*no dia seguinte à sua publicação”,* nos termos do artigo 4.º do projeto, o que respeita o n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, o que deveria ser ponderado na apreciação na especialidade, em face do referido atrás a respeito do cumprimento da “lei travão”.

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

1. **Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes**

* **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

Com a publicação do [Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho](https://dre.pt/application/file/a/75058316), que altera o [Código da Estrada](http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=349&tabela=leis)[[1]](#footnote-1) e o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, republicando-o, e transpõe as Diretivas 2014/85/UE da Comissão, de 1 de julho, e 2015/653/UE da Comissão, de 24 de abril, o Governo procedeu a várias alterações no que respeita ao processo de emissão de títulos de condução, mediante a implementação de medidas de simplificação administrativa, bem como ao alargamento do prazo de validade destas.

De entre as alterações introduzidas ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, doravante designado por Regulamento, destaca-se, com relevo para a matéria em questão, o aumento dos 65 para os 67 anos de idade máxima para a condução das categorias D1, D1+E, D, D+E e C+E cuja massa máxima autorizada exceda os 20 000 kg, desde que os condutores mantenham aptidão física, mental e psicológica.

Esta aferição é feita através de atestado médico que passou a ser transmitido eletronicamente pelo Ministério da Saúde ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes (IMT) I.P., permitindo o registo automático das inaptidões e/ou restrições e adaptações.

Cabe ao [Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I. P](http://www.imt-ip.pt/)., a emissão das cartas de condução, à exceção dos títulos de condução de veículos pertencentes às forças militares e de segurança, conforme disposto no n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento.

O Regulamento, após a sua republicação, sofreu uma alteração operada pelo [Decreto-Lei n.º 151/2017, de 7 de dezembro](https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/114315241/details/normal?q=151%2F2017)[[2]](#footnote-2).

De acordo com o artigo 3.º do Regulamento, os títulos de condução habilitam os titulares a conduzir uma ou mais categorias de veículos, de entre as seguintes:

1. **AM** - veículos a motor de duas ou três rodas, com exceção dos velocípedes a motor, e quadriciclos ligeiros, dotados de velocidade máxima limitada, por construção, a 45 km/h e caracterizados:
	1. Sendo de duas rodas, por um motor de combustão interna de cilindrada não superior a 50 cm3, ou cuja potência nominal máxima contínua não seja superior a 4 kW, se o motor for elétrico;
	2. Sendo de três rodas, por um motor de ignição comandada, de cilindrada não superior a 50 cm3, ou por motor de combustão interna cuja potência útil máxima não seja superior a 4 kW, ou ainda cuja potência nominal máxima contínua não seja superior a 4 kW, se o motor for elétrico;
	3. Sendo quadriciclos, por motor de ignição comandada, de cilindrada não superior a 50 cm3 ou ainda cuja potência nominal máxima contínua não seja superior a 4 kW, se o motor for elétrico ou de combustão interna, cuja massa sem carga não exceda 350 kg.
2. **A1** - motociclos de cilindrada não superior a 125 cm3, de potência máxima até 11 kW e relação peso/potência não superior a 0,1 kW/kg, e triciclos com potência máxima não superior a 15 kW;
3. **A2** - motociclos de potência máxima não superior a 35 kW, relação peso/potência inferior a 0,2 kW/kg, não derivados de versão com mais do dobro da sua potência máxima;
4. **A** - motociclos, com ou sem carro lateral e triciclos a motor;
5. **B1** - quadriciclos de potência não superior a 15 kW e cuja massa máxima sem carga, excluindo a massa das baterias para os veículos elétricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine respetivamente ao transporte de passageiros ou de mercadorias;
6. **B** - veículos a motor com massa máxima autorizada não superior a 3 500 kg, concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, excluindo o condutor, a que pode ser atrelado um reboque com massa máxima até 750 kg ou, sendo esta superior, desde que a massa máxima do conjunto formado não exceda 3 500 kg;
7. **B+E** - conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo trator da categoria B e um reboque ou semirreboque com massa máxima autorizada não superior a 3 500 kg;
8. **C1** - veículos a motor diferentes dos das categorias D1 ou D, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg e inferior a 7 500 kg, concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, excluindo o condutor; a estes veículos pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior 750 kg;
9. **C1+E** - conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo trator da categoria C1 e reboque ou semirreboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg, desde que a massa máxima do conjunto formado não exceda 12 000 kg; conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo trator da categoria B e reboque ou semirreboque com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, desde que a massa máxima do conjunto formado não exceda 12 000 kg;
10. **C** - veículos a motor diferentes dos das categorias D1 e D, cuja massa máxima autorizada exceda 3 500 kg, concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, excluindo o condutor; a estes veículos pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 kg;
11. **C+E** - conjuntos de veículos acoplados, compostos por veículo trator da categoria C e reboque ou semirreboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg;
12. **D1** - veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros não superior a 16, excluindo o condutor, com o comprimento máximo não superior a 8 m; a estes veículos pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 kg;
13. **D1+E** - conjuntos de veículos acoplados, compostos por veículo trator da categoria D1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg;
14. **D** - veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros superior a oito, excluindo o condutor; a estes veículos pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 kg; e
15. **D+E** - conjuntos de veículos acoplados, compostos por veículo trator da categoria D e reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg.

O termo de validade dos títulos de condução, conforme previsto no artigo 16.º do Regulamento, varia consoante a categoria a que estes habilitam o condutor. Com efeito, a revalidação das cartas de condução para as categorias AM, A1, A2, A, B1, B e B+E ocorre de 15 em 15 anos até o condutor perfazer 60 anos, altura em que o prazo de validade é de cinco anos, e, a partir dos 70, de dois em dois anos.

Para as categorias de C1, C1+E, C, C+E e B e B+E se exercerem a condução de ambulâncias, de transporte escolar, de transporte coletivo de crianças e de automóveis ligeiros de passageiros de aluguer, ocorre de cinco em cinco anos após a data de habilitação na categoria, até o condutor perfazer 70 anos e posteriormente de dois em dois anos.

Já as cartas das categorias D1, D1+E, D e D+E, em apreço na presente iniciativa juntamente com as da categoria C+E[[3]](#footnote-3), a sua validação ocorre de cinco em cinco anos após a data de habilitação na categoria, até o condutor perfazer 67 anos, não podendo ser revalidadas a partir desta idade.

O artigo 20.º do Regulamento referente à idade mínima para a obtenção de títulos de condução prevê idades minimias para a obtenção da carta de condução, variáveis consoante a categoria, oscilando entre os 14 anos e os 24 anos. Existe ainda uma proibição de condução de veículos da categoria C+E por parte de condutores com 67 ou mais anos de idade.

A redação atual do artigo 20.º é a seguinte:

“Artigo 20.º

Idade

1 - Para obtenção de título de condução são necessárias as seguintes idades mínimas, de acordo com a habilitação pretendida:

a) Categoria AM:

i) 14 anos, desde que se trate de ciclomotor de duas rodas caraterizado por um motor de combustão interna de cilindrada não superior a 50 cm3, com velocidade máxima em patamar e por construção não superior a 45 km/h, ou cuja potência nominal máxima contínua não seja superior a 4 kW, se o motor for elétrico e frequentem com aproveitamento ação especial de formação ministrada por entidade autorizada para o efeito pelo IMT, I. P., nos termos a definir por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna, dos transportes e da educação;

ii) 16 anos, para veículos de duas ou três rodas e quadriciclos ligeiros;

b) Categorias A1 e B1: 16 anos;

c) Categorias A2, B, BE, C1 e C1E: 18 anos;

d) Categoria A:

i) 24 ou 20 anos, desde que possua 2 anos de habilitação da categoria A2, descontado o tempo em que tenha estado proibido ou inibido de conduzir;

ii) 21 anos para triciclos a motor com potência superior a 15 kW.

e) Categorias C e CE: 21 ou 18 anos, desde que, neste caso, possua a carta de qualificação de motorista, obtida nos termos do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio;

f) Categorias D1 e D1E: 21 anos;

g) Categorias D e DE: 24, ou 21 ou 23 anos, desde que, nestes casos, possua a carta de qualificação de motorista, obtida nos termos do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio.

2 - Para obtenção de licença de condução são necessárias as seguintes idades mínimas, de acordo com a habilitação pretendida:

a) Veículos agrícolas da categoria I: 16 anos;

b) Veículos agrícolas das categorias II e III: 18 anos.

3 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a aprendizagem pode iniciar-se nos seis meses que antecedem a idade mínima imposta para a categoria de veículos a que o candidato se habilita desde que cumpra os requisitos impostos em legislação própria.

4 - A obtenção de título de condução por pessoa com idade inferior a 18 anos depende, ainda, de autorização escrita de quem sobre ela exerça o poder paternal.

5 - Só podem conduzir veículos da categoria CE cuja massa máxima autorizada exceda 20.000 kg os condutores que não tenham completado 67 anos de idade.”

Sobre o Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho, os autores da presente iniciativa apresentaram a [Apreciação Parlamentar n.º 26/XIII/2.ª](http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=40708), que caducou com o final da sessão legislativa.

* **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

Pelo presente projeto de lei, pretende-se a reposição do termo de validade das cartas de condução das categorias CE, D1, D1E, D, DE para os 65 anos de idade.

A [Diretiva 91/439/CEE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:31991L0439), de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução, harmonizou o modelo das cartas de condução e as categorias de veículos, introduziu o princípio do reconhecimento mútuo e fixou os requisitos mínimos em matéria de saúde e de aptidão para conduzir. A [Diretiva 96/47/CE](https://publications.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad5bee94-7e0a-4825-958d-4185d0a9aff5/language-pt), de 23 de julho de 1996, estabeleceu, por sua vez, um modelo alternativo de carta de condução em formato de cartão de crédito. A terceira diretiva relativa à carta de condução ([Diretiva 2006/126/CE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:32006L0126), de 20 de dezembro de 2006, que revoga a Diretiva 91/439/CEE) impõe este último formato a todas as cartas emitidas na União Europeia a partir de 19 de janeiro de 2013. Além disso, todas as cartas de condução emitidas em papel atualmente em circulação deverão ser substituídas pelo novo modelo em formato de cartão de plástico aquando da sua renovação ou, o mais tardar, em 2033. Todas as novas cartas de condução terão obrigatoriamente um prazo de validade (de 10 a 15 anos, consoante o país, para os motociclos e automóveis, e 5 anos para os camiões e autocarros) e serão válidas em toda a União. A harmonização visa alcançar os seguintes objetivos: combater a fraude, reduzir o turismo de cartas de condução, garantir a livre circulação e melhorar a segurança rodoviária.

Desde 4 de dezembro de 2011, o certificado de motorista tem sido regido pelo [Regulamento (CE) n.º 1072/2009](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1510077238728&uri=CELEX:32009R1072), de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. Este ato substitui o [Regulamento (CE) n.º 484/2003](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:32002R0484&qid=1510076594870) que altera os Regulamentos [(CEE) n.º 881/92](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1510077325125&uri=CELEX:31992R0881) e [(CEE) n.º 3118/93](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1510077372738&uri=CELEX:31993R3118) do Conselho. O certificado de motorista é um documento uniformizado que atesta que o condutor de um veículo que realize operações de transporte rodoviário de mercadorias entre Estados-Membros foi legalmente contratado pela transportadora da UE em causa no Estado-Membro em que está estabelecida ou foi legalmente colocado à disposição dessa transportadora.

Em 1 de fevereiro de 2017, a Comissão publicou uma proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/59/CE relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros e a [Diretiva 2006/126/CE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1430377687650&uri=CELEX:32006L0126)[[4]](#footnote-4) relativa à carta de condução ([COM(2017)0047](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=COM:2017:47:FIN)), realçando que os Estados-Membros deverão ser autorizados a estabelecer um limite de idade superior para a condução de determinadas categorias de veículos a fim de promover a segurança rodoviária e, em casos excecionais, os Estados-Membros deverão ser autorizados a estabelecer limites de idade inferiores para tomar em consideração a situação nacional específica.

* **Enquadramento internacional**

**Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-membros da União Europeia: Espanha, França, Itália e Irlanda.

**Espanha**

O [*Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de outubro*](http://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722)*[[5]](#footnote-5)*, que aprova o *texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*,aplica-se em todo o território espanhol e obriga os condutores a serem detentores de título habilitante de condução para o veículo em questão, estando os seus termos regulados por regulamento próprio (artigo 61.º)[[6]](#footnote-6).

Assim, a condução de veículos a motor e ciclomotores exige do condutor a obtenção prévia de um título de condução emitido pelas autoridades competentes (*Jefaturas Provinciales de Tráfico),* conforme previsto no artigo 1.º do [*Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el reglamento general de conductores*](http://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-9481).[[7]](#footnote-7)

De acordo com o artigo 4.º deste diploma, todas as classes de veículos exigem uma idade mínima que varia entre os 15 anos e os 24 anos, dependendo da categoria.

Para as categorias em análise na presente iniciativa as idades mínimas são as seguintes:

* Categoria C+E: idade mínima de 21 anos [alínea k) do artigo 4.º];
* Categoria D1: idade mínima de 21 anos [alínea l) do artigo 4.º];
* Categoria D1 + E: idade mínima de 21 anos [alínea m) do artigo 4.º];
* Categoria D: idade mínima de 24 anos [alínea n) do artigo 4.º] e;
* Categoria D+E: idade mínima de 24 anos [alínea ñ) do artigo 4.º].

Quando a condução de veículos das categorias mencionadas seja feita de forma profissional, os condutores devem ainda cumprir os requisitos presentes no [Real Decreto 1032/2007, de 20 de julho](https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-14726)[[8]](#footnote-8), que regula a qualificação iniciação e formação contínua dos condutores de determinados veículos destinados ao transporte terrestre.

Os condutores de veículos de classe D1 e D só poderão obter licença de conduções destas categorias caso já sejam detentores de títulos de condução para veículos da classe B [alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º]. Para as categorias D1 + E e D + E é necessário ao titular ser previamente titular de licença para a categoria correspondente (D1 e D respetivamente).

Já no caso da categoria C+E, o condutor necessita de possuir previamente licença para a classe C1+E.

Os títulos de condução para as categorias C+E, D1, D1+E, D e D+E têm a validade de cinco anos após a sua obtenção até o titular perfazer 65 anos de idade e três anos a partir dessa idade (n.º 1 do artigo 12.º).

No sítio da Internet da *Dirección General de Tráfico* está publicado o [regulamento](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XVIII-Curso-de-Profesores/Normativa-permisos-y-pruebas-de-aptitud.pdf) que aprova os requisitos, classes e exames para a obtenção de títulos habilitantes de condução.

**França**

A parte regulamentar do [*Code de la route*](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20180424)define as categorias de veículos ([R221-4](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=F6D2DBF39EB9A1954DEA0ABC525CBF73.tplgfr36s_1?idSectionTA=LEGISCTA000032465124&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20180424)), as aptidões física e psíquicas que os condutores necessitam para cada uma das categorias ([R221-9](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=F6D2DBF39EB9A1954DEA0ABC525CBF73.tplgfr36s_1?idSectionTA=LEGISCTA000032465126&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20180424)) ou a forma como o atestado médico é controlado ([R226-1](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=F6D2DBF39EB9A1954DEA0ABC525CBF73.tplgfr36s_1?idSectionTA=LEGISCTA000026204404&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20180424)).

Para a obtenção de carta de condução das categorias C+E, D1, D1+E é necessária uma idade mínima de 21 anos e de 24 anos para as categorias D e D+E.

Quanto às renovações do título de condução, para a categoria C+E, esta é feita de cinco em cinco anos até aos 60 anos, de dois em dois anos até aos 76 anos e anualmente a partir dessa idade. Para as categorias de D1, D1+E, D e D+E é feita de 5 em 5 anos até aos 60 anos e anualmente a partir dessa idade.

**Itália**

É no [Código da Estrada](http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_cat=&id_dett=0)[[9]](#footnote-9) que estão definidas as diversas categorias de veículos ([artigo 116.º](http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_dett=118)) e os requisitos para a obtenção de licenças de condução para cada uma delas.

A carta de condução para a categoria C+E é valida por cinco anos até o titular perfazer 65 e por dois anos após essa idade ([artigo 126.º, n.º 3](http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_dett=128)).

Para as categorias D1, D1+E, D e D+E as cartas de condução são validas por cinco anos até aos 70 anos e por três anos a partir dessa idade ([artigo 126.º, n.º 4](http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1&id_dett=128)).

No entanto, de acordo com o previsto nas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 115.º, os condutores de veículos a motor não podem exceder os 65 anos para a condução de camiões e veículos articulados superiores a 20 toneladas, podendo este limite ser aumentado anualmente, até à idade de 68. Este limite também é aplicável para a condução de autocarros, com a exceção de que as renovações anuais começam aos 60 anos.

**Irlanda**

As idades para obtenção de licenças de condução variam entre os 16 anos e os 24 anos. A idade mínima para as categorias em análise, constantes do [*S.I. n.º 483/2011 – Road Traffic (Licensing of Drivers) (Amendment) (N.º 2) Regulations 2011*](http://www.irishstatutebook.ie/eli/2011/si/483/made/en/pdf)*,* são de 21 anos de idade para as categorias CE, D1, D1+E e de 24 anos de idade para as categorias D e D+E.

No caso de o titular ter mais de 65 anos e menos de 67, o título de condução para estas categorias pode ser concedido até aquele perfazer 70 anos de idade, sendo sempre necessário um atestado médico que comprove a destreza física e mental do candidato. Após os 70 anos de idade é possível obter carta de condução para estas categorias.[[10]](#footnote-10)

O portal da Internet do *National Driver Licence Service* tem um [quadro comparativo](https://www.ndls.ie/licence-categories.html) com as diversas categorias de veículos e as idades para obtenção da carta de condução, bem como um [guia prático](https://www.ndls.ie/images/Documents/DrivingLicence/driver-licensing-in-ireland-a-guide.pdf) de obtenção e renovação das cartas de condução.

1. **Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria**
* **Iniciativas Legislativas**

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar (AP), verificou-se que se encontra em apreciação na Comissão de Trabalho e Segurança Social (10.ª), a seguinte iniciativa legislativa já agendada para a reunião plenária de 11 de maio de 2018, sobre matéria conexa:

* [Projeto de Resolução n.º 520/XIII/2.ª (PCP)](http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=40734) - “*Pelo direito à reforma sem penalizações para as profissões com limite de idade para o seu exercício”.*
* **Petições**

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar (AP), verificou-se que se encontra em apreciação na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª), a seguinte petição, sobre matéria idêntica.

* [Petição n.º 238/XIII/2.ª](http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalhePeticao.aspx?BID=12919) (apresentada por António Manuel da Silva Ângelo) –“ *Solicita a reavaliação do PENSE 2020, no que concerne à obrigação de conhecimentos na revalidação da carta de condução aos 65 anos*”.
1. **Consultas e contributos**

* **Consultas facultativas**

A Comissão pode suscitar, se o entender pertinente, a pronúncia do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.)

1. **Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação**

Os elementos disponíveis não permitem determinar ou quantificar eventuais encargos. Todavia, a redução em dois anos para a revalidação desta categoria de cartas de condução, em caso de aprovação, parece poder implicar uma diminuição das receitas para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMT, I.P.), entidade responsável pela revalidação de títulos de condução.

1. Versão consolidada retirada do portal na Internet da Procuradoria-Geral Distrital de Lisboa. [↑](#footnote-ref-1)
2. Retificado pela [Declaração de Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro](https://dre.pt/application/file/a/114591683). [↑](#footnote-ref-2)
3. Referentes aos conjuntos de veículos acoplados, compostos por veículo trator da categoria C e reboque ou semirreboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg. [↑](#footnote-ref-3)
4. Diretiva Carta de Condução. [↑](#footnote-ref-4)
5. Diploma consolidado retirado do portal oficial boe.es. [↑](#footnote-ref-5)
6. O que veio a suceder com o Regulamento Geral de Condutores, aprovado pelo Real Decreto 772/1997, de 30 de maio revogado pelo Real Decreto 818/2009, de 8 de maio. [↑](#footnote-ref-6)
7. Diploma consolidado retirado do portal oficial boe.es. [↑](#footnote-ref-7)
8. Diploma consolidado retirado do portal oficial boe.es. [↑](#footnote-ref-8)
9. Diploma retirado do portal da Internet do *Ministero delle Infrastrutture e dei Transporti.* [↑](#footnote-ref-9)
10. De acordo com informação recolhida do portal da Internet da [*Road Safety Authority*](http://www.rsa.ie/RSA/Licensed-Drivers/Safe-driving/Medical-Issues/), os atestados médicos para estas categorias são muito mais exigentes no que à capacidade física e mental dos candidatos diz respeito. É possível a um condutor estar apto a conduzir um veículo de categoria inferior (por exemplo um automóvel de categoria B) e não estar para um de categoria superior (categoria C e D). [↑](#footnote-ref-10)