

## Projeto de Lei n.º 58/XIV/2.ª (GOV)

**Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa à qualificação e à formação dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, transpondo a Diretiva UE 2018/645**

Data de admissão: 30 de setembro de 2020

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

### Índice

- I. Análise da iniciativa
- II. Enquadramento parlamentar
- III. Apreciação dos requisitos formais
- IV. Análise de direito comparado
- V. Consultas e contributos
- VI. Avaliação prévia de impacto

**Elaborado por:** Rita Nobre e Pedro Silva (DAC), Cristina Ferreira e Nuno Amorim (DILP) e Isabel Pereira (DAPLEN)

Data: 16 de outubro de 2020

## I. Análise da iniciativa

---

- **A iniciativa**

A presente iniciativa visa habilitar o Governo a legislar em matéria relativa à qualificação e à formação dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, transpondo a [Diretiva UE 2018/645](#), de 18 de abril de 2018, a qual altera a [Diretiva 2003/59/CE](#), de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros.

Atendendo à exposição de motivos da proposta de lei apresentada, a alteração legislativa que o Governo pretende efetivar apresenta um duplo objetivo:

- (i) Transpor a Diretiva UE 2018/645; e
- (ii) Proceder à revisão do regime da qualificação e certificação dos motoristas afetos ao transporte de veículos pesados de mercadorias e passageiros.

Este último objetivo encontra fundamentação em três principais aspetos, são eles a evolução do mercado dos transportes rodoviários, o regime geral de qualificação profissional e a certificação de entidades formadoras.

Assim, e tendo em consideração que a Diretiva 2003/59/CE foi transposta para a ordem jurídica interna através do [Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio](#), conforme adiante melhor se explicará, o Governo propõe alterar o referido diploma legal, não só com a finalidade de transpor a mencionada Diretiva mas também como forma de contribuir para o aumento da qualidade da formação e da qualificação dos motoristas de veículos pesados.

Nestes termos, o Governo apresentou a Proposta de Lei ora em análise, que:

- (i) No artigo 1.º define o objeto da autorização legislativa, nos termos que se deixam expostos;
- (ii) No artigo 2.º estipula o sentido e extensão da autorização legislativa, para o qual se remete;

- (iii) No artigo 3.º consagra a duração da autorização legislativa, propondo-se que a mesma seja de 180 dias.

Face ao exposto, e atendendo a que o objeto da presente iniciativa é suscetível de interferir com direitos, liberdades e garantias, mais concretamente com a liberdade de acesso e exercício da profissão, consagrado no [artigo 47.º da Constituição da República Portuguesa](#) (Constituição), e com o direito à livre iniciativa privada, previsto no [artigo 61.º da Constituição](#), matéria esta de reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República, nos termos do disposto na [alínea b\) do n.º 1 do art.º 165 da Constituição](#), a apresentação desta iniciativa é feita ao abrigo das disposições conjugadas da [alínea d\) do n.º 1 do artigo 197.º](#), e da [alínea b\) do n.º 1 do artigo 198.º](#), ambas da Constituição.

Considera-se ainda relevante assinalar, sucintamente, as concretas alterações que o Governo pretende levar a cabo com a iniciativa legislativa apresentada, tendo em conta a abrangência das mesmas, as quais passam por:

- (i) Alterar os conteúdos da formação de motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros;
- (ii) Incluir conteúdos relativos ao transporte de pessoas com deficiência;
- (iii) Incluir conteúdos relacionados com segurança na circulação em passagens de níveis;
- (iv) Adotar o «regime de inscrição do código 95 na carta de condução como comprovativo de que o condutor é titular de Certificado de Aptidão para Motorista, sendo a Carta de Qualificação de Motorista emitida em casos residuais de não residentes que efetuaram a formação de atualização em Portugal»;
- (v) Incluir «medidas de simplificação e desburocratização administrativa, quer através da supressão da renovação do reconhecimento inicial da certificação das entidades formadoras e dos cursos de formação que ministram, quer na desmaterialização do relacionamento entre a entidade certificadora, os cidadãos e os agentes económicos»;
- (vi) Acolher o regime de livre acesso e exercício para os serviços estabelecidos em território nacional ou noutros Estados-Membros da União Europeia ou do

Espaço Económico Europeu;

- (vii) Reforçar «as medidas de acompanhamento e qualidade do serviço prestado pelas entidades formadoras, através do reforço dos seus deveres e das medidas administrativas sancionatórias, em caso de incumprimento».

Por último, refira-se que da iniciativa apresentada faz parte integrante o projeto de decreto-lei a ser autorizado pela Assembleia da República.

- **Enquadramento jurídico nacional**

O exercício da profissão de motorista de determinados veículos pesados de transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias exige, para além da carta de condução, a carta de qualificação («CQM»), a qual é emitida mediante a apresentação do certificado de aptidão para motorista («CAM»).

O regime aplicável à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros encontra-se previsto no Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio. Este diploma transpõe para a ordem jurídica interna, no uso da autorização legislativa concedida pela [Lei n.º 55/2008](#), de 4 de Setembro, a Diretiva n.º 2003/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho, e encontra-se modificado pelo [Decreto-Lei n.º 65/2014](#), de 7 de maio, que procedeu à alteração ao anexo V do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio, e transpõe parcialmente a [Diretiva n.º 2013/22/UE](#), do Conselho, de 13 de maio, que adaptou determinadas diretivas no domínio dos transportes, devido à adesão da República da Croácia.

O âmbito do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio, abrange, nos termos do seu artigo 2.º, a atividade de condução exercida por pessoas titulares de carta de condução válida para veículos das categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E e das categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E, nos termos do Código da Estrada.

Por força da publicação do [Decreto-Lei n.º 138/2012](#), de 5 de julho, esta matéria passou a ser regulamentada nos artigos 3.º, 16.º, 17.º, 20.º a 22.º, e 57.º do [Regulamento de Habilitação Legal para Conduzir](#) («RHLC»).

O [Decreto-Lei n.º 138/2012](#), de 5 de julho, que aprovou o RHLC, alterou o [Código da Estrada](#)<sup>1</sup> e transpôs parcialmente a Diretiva n.º [2006/126/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, alterada, por sua vez, pelas Diretivas n.ºs [2009/113/CE](#), da Comissão, de 25 de agosto, e [2011/94/UE](#), da Comissão, de 28 de novembro, relativas à carta de condução.

Por sua vez, o [Decreto-Lei n.º 138/2012](#), de 5 de julho, foi alterado pelos [Decreto-Lei n.º 37/2014](#), de 14 de março, que o republicou em anexo, [Decreto-Lei n.º 40/2016](#), de 29 de julho, que também procedeu à sua republicação, [Decreto-Lei n.º 151/2017](#), de 7 de dezembro, e [Decreto-Lei n.º 2/2020](#), de 14 de janeiro.

O [regime jurídico do ensino da condução](#), consagrado na [Lei n.º 14/2014](#), de 18 de março, regula o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução, bem como a certificação das respetivas entidades formadoras.

Tal regime, encontra-se regulamentado pela [Portaria n.º 185/2015](#), de 23 de junho, (versão consolidada), nos aspetos relativos ao ensino da condução para habilitação às diversas categorias de carta de condução e ao acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução.

Conexa com a matéria do ensino da condução, menciona-se também a [Lei n.º 45/2012](#), de 29 de agosto, que aprovou o regime jurídico de acesso e exercício da profissão de examinador de condução e o reconhecimento das entidades formadoras, e ainda o [Decreto-Lei n.º 175/91](#), de 11 de maio, que estabeleceu o novo regime de realização de exames de condução de veículos automóveis, alterado pelos [Decretos-Leis n.º 343/97](#), de 5 de dezembro, e [n.º 209/98](#), de 15 de julho, e pelas [Leis n.º 21/99](#), de 21 de abril e [n.º 45/2012](#), de 29 de agosto.

Relativamente às entidades formadoras, importa referir a [Portaria n.º 1200/2009](#), de 8 de outubro, que estabelece as condições de candidatura a licenciamento por entidades formadoras e de renovação do respetivo alvará e define os recursos necessários para

---

<sup>1</sup> Versão consolidada do sítio do DRE, que tem por base a republicação, em anexo à [Lei n.º 72/2013](#), de 3 de setembro, do Código da Estrada, aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 114/94](#), de 3 de maio.

assegurar a qualidade da formação dos motoristas de veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros.

Nos termos do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 7 de maio, o [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#) (IMT) tem competência no âmbito da acreditação das entidades formadoras, competência essa que tem sido executada através de diversas deliberações e despachos, tais como:

- [Despacho n.º 26482/2009](#), de 7 de dezembro, - estabelece o modelo do certificado de aptidão para motorista (CAM) de determinados veículos afetos ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, e as condições de realização dos exames;
- [Deliberação n.º 3256/2009](#), de 7 de dezembro, - estabelece as condições de homologação, organização e ministração dos cursos de formação de motoristas de determinados veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros e mercadorias;
- [Deliberação n.º 3257/2009](#), de 7 de dezembro, - estabelece as condições de funcionamento dos centros de formação de motoristas de determinados veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros e mercadorias;
- [Despacho n.º 27205/2009](#), de 18 de dezembro, - fixa o modelo do alvará de licenciamento das entidades formadoras de motoristas de veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros, e o modelo do distintivo dos veículos de formação; e,
- [Deliberação n.º 2369/2010](#), de 20 de dezembro, - Estabelece as condições de formação em extensões dos centros de formação contínua de motoristas de veículos pesados.

A proposta de alteração ao Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio, remete para três novos diplomas:

- (i) [Lei n.º 9/2009](#), de 4 de março, (versão consolidada) que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º [2005/36/CE](#), do Parlamento e do Conselho, de 7 de Setembro, relativa ao reconhecimento das qualificações

profissionais, e a Diretiva n.º [2006/100/CE](#), do Conselho, de 20 de Novembro, que adapta determinadas diretivas no domínio da livre circulação de pessoas, em virtude da adesão da Bulgária e da Roménia;

- (ii) [Decreto-Lei n.º 114/2007](#), de 19 de abril, (versão consolidada) que institui a faculdade de dispensa, no relacionamento com os serviços públicos, de apresentação de certidão comprovativa de situação tributária ou contributiva regularizada;
- (iii) [Decreto-Lei n.º 92/2012](#), de 26 de julho, (versão consolidada) que estabelece os princípios e as regras necessárias para simplificar o livre acesso e exercício das atividades de serviços e transpõe a Diretiva n.º [2006/123/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro.

No sítio do [IMT](#) consta informação complementar à matéria em apreço nomeadamente no que concerne à regulamentação de transportes rodoviários de [passageiros em veículos pesados](#) e em [veículos ligeiros](#), e de [mercadorias](#).

## II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), não se verificou a existência de qualquer iniciativa ou petição pendente versando sobre matéria idêntica ou conexas.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Da pesquisa à base de dados da AP resulta que na presente sessão legislativa não foram apresentadas quaisquer iniciativas legislativas sobre matéria idêntica ou conexas.

Na XIII Legislatura, foi apresentada a seguinte iniciativa legislativa sobre matéria idêntica ou conexas, que foi rejeitada na votação em Plenário a 19 de outubro de 2018:

- [Projeto de Lei n.º 1000/XIII/4.ª \(PEV\)](#) - “Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)”.

Não se encontraram petições anteriores sobre a matéria idêntica ou conexas à ora em causa.

### III. **Apreciação dos requisitos formais**

---

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

A iniciativa em apreço é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa e da sua competência política, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 197.º da [Constituição](#) e no n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (RAR).

Toma a forma de proposta de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, alguns deles divididos em números e alíneas, tem uma designação que traduz, sinteticamente, o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, mostrando-se, assim, conforme com o disposto no n.º 1 do artigo 124.º do RAR. De igual modo, observa os requisitos formais relativos às propostas de lei, constantes do n.º 2 do artigo 124.º do RAR.

Tratando-se de um pedido de autorização legislativa, a proposta de lei define, em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 171.º do RAR o objeto, sentido, extensão e duração da autorização legislativa, sendo esta de 180 dias. (artigo 3.º.)

O n.º 3 do artigo 124.º do RAR prevê que as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado. Em idêntico sentido, o [Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro](#), que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo, dispõe, no n.º 1 do artigo 6.º, que “*Os atos e diplomas aprovados pelo Governo cujos projetos tenham sido objeto de consulta direta contêm, na parte final do respetivo preâmbulo ou da exposição de motivos, referência às entidades consultadas e ao carácter obrigatório ou facultativo das mesmas*”. Dispõe ainda, no n.º 2, que “*No caso de propostas de lei, deve ser*



*enviada cópia à Assembleia da República dos pareceres ou contributos resultantes da consulta direta às entidades cuja consulta seja constitucional ou legalmente obrigatória e que tenham sido emitidos no decurso do procedimento legislativo do Governo”.*

O Governo, na exposição de motivos, não menciona a existência de qualquer audição promovida nem foram enviados à Assembleia quaisquer pareceres ou contributos que possam ter resultado de quaisquer consultas realizadas.

Respeitando também os limites à admissão da iniciativa, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR, a proposta de lei parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem jurídica.

É subscrita pelo Primeiro-Ministro, pelo Ministro das Infraestruturas e da Habitação e pelo Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, mencionando ter sido aprovada em Conselho de Ministros em 24 de setembro de 2010, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 123.º do RAR.

Foi solicitada prioridade e urgência para o seu agendamento, tendo na Conferência de Líderes.

A proposta de lei ora submetida à apreciação deu entrada em 24 de setembro do corrente ano. Por despacho do Senhor Presidente da Assembleia da República foi admitida em 30 de setembro, tendo baixado à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª). Foi anunciada nesse mesmo dia.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa traduz, sinteticamente, o seu objeto, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#), alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, conhecida por «lei-formulário».

Tratando-se de uma iniciativa de transposição de diretiva comunitária, cumpre o dever de indicar expressamente a diretiva a transpor, previsto no n.º 4 do artigo 9.º da lei formulário, sugerindo-se o seguinte título:

Proposta de Lei n.º 58/XIV/2.ª

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

***“Autoriza o Governo a legislar em matéria relativa à qualificação e à formação dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, transpondo a Diretiva UE 2018/645 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018”***

A iniciativa prevê igualmente a republicação do DL n.º 126/2009, de 27 de maio, na sequência das alterações propostas em resultado da transposição da referida Diretiva, constante de anexo do Projeto de Decreto-Lei, que junta à proposta de lei.

Caso seja aprovada em votação final global, deve ser publicada sob a forma de lei na 1.ª série do Diário da República, conforme o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da *lei formulário*, e na falta de fixação do dia de início de vigência, entra em vigor, nos termos previsto n.º 2 do artigo 2.º da referida *lei formulário*, segundo o qual os atos legislativos *“Na falta de fixação do dia, os diplomas referidos no número anterior entram em vigor em todo o território nacional e no estrangeiro, no quinto dia após a sua publicação”*.

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

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

A presente iniciativa não prevê a necessidade de regulamentação posterior das suas normas, nem condiciona a sua aplicação ao cumprimento de qualquer obrigação legal. Todavia, tratando-se de uma autorização legislativa o decreto-lei autorizado terá de ser publicado dentro do prazo previsto na lei autorizante, ou seja, 180 dias após a sua entrada em vigor.

#### **IV. Análise de direito comparado**

---

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

A diretiva é, no seio do direito da União Europeia, um dos atos legislativos por excelência (artigo 289.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#)), comungando dessa qualificação com a decisão e o regulamento. Distinguem-se entre si pela sua

vinculatividade imediata e pelo grau de generalidade e abstração patenteados, do que resulta (artigo 288.º):

- quanto ao regulamento, que tem caráter geral, é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros;
- quanto à diretiva, que vincula o Estado-Membro destinatário quanto ao resultado a alcançar, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência quanto à forma e aos meios;
- quanto à decisão, que é obrigatória em todos os seus elementos e, quando designa destinatários, só é obrigatória para estes.

A diretiva, por conseguinte, demanda sempre dos Estados-Membros um ato do seu poder legislativo, que com a função de *interpositio legislatoris* assuma a transposição da diretiva para a forma de lei (estadual ou regional). No concernente à Diretiva (UE) 2018/645, que altera a Diretiva 2003/59/CE relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução, ela estabelece no seu artigo 3.º duas balizas temporais a que a nova proposta de lei tenta dar cumprimento:

- uma até 23 de maio de 2020, em que os Estados-Membros “põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, salvo se se tratar de disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 1.º, ponto 6, da presente diretiva”;
- outra até 23 de maio de 2021, quanto às disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 1.º, ponto 6.

Pelo seu objeto – a qualificação e formação profissional de motoristas de certos veículos com o fito da redução do número de mortes em acidentes de viação na União Europeia -, a diretiva erige uma nova normatividade que:

- cabe no espaço de competências próprias da União, que pode “desenvolver ações destinadas a apoiar, coordenar ou completar a ação dos Estados-

Membros (...) no domínio da educação e formação profissional” (artigo 6.º, alínea e) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia);

- compreende-se nos termos do artigo 9.º do mesmo Tratado, que reza que a União, na definição e execução das suas políticas e ações, tem em conta as exigências relacionadas, *inter alia*, com um nível elevado de educação, formação e proteção da saúde humana;
- bebe do artigo 91.º a base jurídica legitimadora daquele poder legislativo, no quanto que este habilita o Parlamento Europeu e o Conselho a estabelecerem, na forma do processo legislativo ordinário:

*a) Regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros;*

*b) As condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro;*

*c) Medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes;*

*d) Quaisquer outras disposições adequadas.*

Relativamente ao conteúdo, a Diretiva aporta os contributos lavrados pela Comissão Europeia no seu [Livro Branco - Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos](#) (COM/2011/0144 final), onde expõe um objetivo de segurança rodoviária total segundo o qual a União deverá adotar uma posição próxima de zero mortes em acidentes de viação até 2050. Supera, pois, as sugestões constantes da [Comunicação da Comissão Europeia \(COM\(2010\) 389 final\) – Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária de 2011 a 2020](#), que propunha o objetivo de reduzir para metade o número de vítimas na estrada na União até 2020, a começar em 2010.

A iniciativa relaciona-se também, no capítulo da segurança rodoviária europeia:

- com o [Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a “Visão Zero”](#) (SWD(2019) 283 final - [Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a “Visão Zero”](#)), que avalia as orientações da UE para a política de

segurança rodoviária de 2011-2020 e visa uma nova abordagem de segurança a nível da UE para a década 2021-2030;

- com o *Plano de ação estratégico da UE relativo à segurança rodoviária (COM(2018) 293 final)*;
- com as *Conclusões do Conselho sobre a segurança rodoviária em 8 de junho de 2017, que subscrevem a Declaração de Valeta de março de 2017*, a qual, a título de exemplo, exorta os Estados a *continuar a reforçar as medidas necessárias para reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes rodoviários na UE até 2020, tomando como referência o ano de 2010*, e a *promover, juntamente com a Comissão Europeia, uma cultura de segurança rodoviária à escala da Europa assente em valores partilhados e melhorar o comportamento dos utentes da estrada através de ações de educação e formação contínuas e eficazes dirigidas a diferentes grupos, tendo em conta as necessidades específicas dos utentes vulneráveis das vias rodoviárias<sup>9</sup> e dos condutores profissionais*.

Abrindo ensejo à concretização desta miríade de sugestões e com vista à superação dos desafios identificados, a proposta de lei n.º 58/XIV mimetiza as normas da Diretiva 2018/645. Dessa forma:

- (i) a transposição do artigo 1.º, relativo ao âmbito de aplicação da diretiva - *atividade de condução exercida por nacionais de um Estado-Membro e nacionais de um país terceiro empregados ou contratados por uma empresa estabelecida num Estado-Membro* – e à definição das categorias de cartas de condução abrangidas (C1, C1 + E, C ou C + E; D1, D1 + E, D ou D + E), tem lugar no artigo 2.º da proposta de lei 58/XIV (alteração ao artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio);
- (ii) a transposição do artigo 2.º da diretiva, que estabelece uma lata categoria de isenções, está patente no artigo 2.º da proposta de lei 58/XIV (alteração ao texto e alíneas do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio);
- (iii) a transposição do artigo 7.º da diretiva (formação contínua), que “permite que os titulares de um CAP atualizem os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária, a saúde e a

- segurança no trabalho e a redução do impacto ambiental da condução”, consta do artigo 2.º da proposta de lei 58/XIV (alteração ao artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio);
- (iv) a transposição do artigo 10.º da diretiva, relativo à aposição do código harmonizado “95” da União previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE ao lado das categorias de cartas de condução correspondentes, vem no anexo V (ponto 10) da proposta de lei n.º 58/XIV;
  - (v) a transposição do artigo 10.º – A da diretiva (*Rede de execução*) toma espaço próprio por via do aditamento do artigo 8.º - A ao Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio (artigo 4.º da proposta de lei n.º 58/XIV).

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

De acordo com a informação disponibilizada no portal [eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu), da responsabilidade dos Estados-Membros, além de Portugal, a Bulgária, a República Checa, a Alemanha, a Grécia, a Espanha, o Chipre, os Países Baixos não comunicaram a transposição da diretiva. Assim apresenta-se a legislação para dois dos países que a transpuseram, a Bélgica e a Irlanda.

- BÉLGICA**

É na [Arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E 4 de 4 de maio de 2007](#) que se regula a qualificação inicial e formação continua de condutores dos veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros no país. A Diretiva (UE) 2018/645, do Parlamento Europeu e do Conselho foi transposta para o ordenamento jurídico belga através das alterações ao referido diploma operadas pela [Arrêté royal transposant partiellement la directive 2018/645 du Parlement Européen et du Conseil du 18 avril 2018, de 30 de abril de 2020.](#)

- IRLANDA**

É no [European Communities \(Vehicle Drivers Certificate of Professional Competence\) \(No. 2\) Regulations 2008 \(S.I. No. 359/2008\)](#) que se encontra regulado os requisitos de iniciais e de formação contínua dos condutores dos veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros. A diretiva (UE) 2018/645 foi transposta a 26 de maio de 2020 através do [S.I. No. 178/2020 - European Union \(Vehicle Drivers Certificate of Professional Competence\) \(Amendment\) Regulations 2020](#).

## V. Consultas e contributos

---

- **Consultas facultativas**

Atendendo à urgência da tramitação de apreciação e votação da iniciativa, a 6.<sup>a</sup> Comissão não deverá ter condições para promover qualquer consulta facultativa.

## VI. Avaliação prévia de impacto

---

- **Avaliação sobre impacto de género**

De acordo com a informação constante na ficha de [Avaliação Prévia de Impacto de Género \(AIG\)](#), junta pelo autor, a iniciativa legislativa tem uma valoração neutra em relação ao género na totalidade das categorias e indicadores analisados.

- **Linguagem não discriminatória**

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso. A presente iniciativa não nos suscita questões relacionadas com a utilização de linguagem discriminatória.