

Parecer

Projeto de Lei n.º 960/XIII/3.ª (PCP)

Autor: Deputado Pedro Mota Soares

Epigrafe. Alteração ao Regulamento da Habilitação legal para conduzir no âmbito da formação de condutores de veículos agrícolas



ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV - ANEXOS



PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota preliminar

A presente iniciativa foi subscrita pelos 14 deputados do Grupo Parlamentar do PCP que tomaram a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o Projeto de Lei n.º 960/XIII/3.ª – "Alteração ao Regulamento da Habilitação legal para conduzir no âmbito da formação de condutores de veículos agrícolas".

A iniciativa deu entrada na Assembleia da República no dia 17 de julho de 2018, tendo sido admitida no dia 18 de julho de 2018, data em que baixou à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, para elaboração do respetivo parecer. Na reunião da CEIOP de 4 de setembro, foi designado autor do parecer o Deputado Pedro Mota Soares.

2. Do objeto, conteúdo e motivação da iniciativa

O Decreto-Lei n.º 151/2017, de 7 de dezembro teve como principal objetivo a transposição para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2016/1106/UE da Comissão, de 7 de julho de 2016, que alterava a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução e, ainda, alterar o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir.

Ainda no âmbito do referido Decreto-Lei e no que respeita à condução de veículos agrícolas, introduziu-se a obrigatoriedade de frequência de ação de formação, com vista à melhoria da segurança rodoviária para os condutores da categoria B que pretendam conduzir veículos agrícolas da categoria II, condutores da categoria C, que pretendam conduzir veículos agrícolas da categoria II e III e condutores da categoria D, que pretendam conduzir veículos agrícolas da categoria II e III.



Para o Grupo Parlamentar do PCP as alterações legislativas promovidas no sentido de harmonizar o direito português com a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro poderão, contudo, significar "diferentes dificuldades" para os condutores de veículos agrícolas.

Posto isto, e com o intuito de corrigir as eventuais dificuldades, o PCP entende que deve existir uma "garantia de que a formação seja acessível a todos de forma generalizada e em tempo útil".

Os promotores desta iniciativa entendem assim que "é imprescindível assegurar as condições necessárias para que todos os interessados possam vir a obter a formação requerida, as quais devem ser adaptadas em função da disponibilidade das entidades formadoras para a prestação do serviço, das condições económicas dos interessados e das suas capacidades em função do escalão etário e aptidões já adquiridas.".

Para concretizar as suas intenções o Grupo Parlamentar do PCP propõe o aditamento de dois artigos à redação atual do Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho. Pretendese, assim, em primeiro lugar que a formação seja promovida pelo Governo, através do ministério responsável pela área da agricultura e desenvolvimento rural, sendo a mesma da responsabilidade das direções regionais de agricultura, podendo ser desenvolvida pelas organizações associativas dos agricultores. Propõe-se ainda, e desde que o condutor preencha cumulativamente duas condições: ser titular ou parente em primeiro grau na linha reta de um titular de uma exploração agrícola familiar; e não ter recebido apoios comunitários do Regime de Pagamento Básico em 2017 superiores a 5000€, que esta formação seja gratuita. Em segundo lugar, apostase na criação de um percurso formativo próprio para os cidadãos com mais de 65 anos de idade.

Objetivamente, segundo os autores do Projeto de Lei, a entrada em vigor desta Lei deve acontecer no prazo de seis meses a partir da entrada em vigor da lei a aprovar – para a obtenção da formação específica e uma moratória de mais seis meses, caso os



condutores estejam inscritos numa ação de formação e não a consigam concretizar por razões que não lhes sejam imputáveis.

3. Conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e cumprimento da lei formulário

A apresentação do presente projeto de lei por 14 Deputados do Grupo Parlamentar do PCP foi efetuada nos termos e ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º e no n.º 1 do artigo 167.º da Constituição e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

O projeto de lei encontra-se redigido sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, e é precedido de uma exposição de motivos, cumprindo assim os requisitos formais do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Cumpre, igualmente, o disposto no n.º 2 do artigo 7.º e no n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho ("lei formulário"), visto que apresenta um título que traduz sinteticamente o seu objeto e contém indicação sobre o número de ordem da alteração a introduzir na Lei n.º 31/2009, de 3 de julho.

4. Iniciativas legislativas e outras sobre matéria conexa

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não se encontram petições pendentes nem existe qualquer iniciativa pendente sobre matéria idêntica ou conexa.

PARTE II – OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O signatário do presente parecer exime-se, nesta sede, de manifestar a sua opinião política sobre a iniciativa em apreço, a qual é, de resto, de "elaboração facultativa" nos termos do n.º 3 do artigo 137.º do Regimento, reservando o seu grupo parlamentar a sua posição para o debate em Plenário.



PARTE III - CONCLUSÕES

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas é de parecer que o Projeto de Lei n.º 960/XIII/3.º – "Alteração ao Regulamento da Habilitação legal para conduzir no âmbito da formação de condutores de veículos agrícolas" reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser discutido e votado em plenário, reservando os grupos parlamentares o seu sentido de voto para o debate.

PARTE IV - ANEXOS

Anexa-se a nota técnica elaborada pelos serviços ao abrigo do disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 10 de outubro de 2018

O Deputado Autor do Parecer

(Pedro Mota Soares)

Pount

O Presidente da Comissão

(Hélder Amaral)



Projeto de Lei n.º 960/XII/3.ª (PCP)

Alteração ao Regulamento da Habilitação legal para conduzir no âmbito da formação de condutores de veículos agrícolas

Data de admissão: 18 de julho de 2018

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

Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos
- VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Luísa Colaço e Filipe Luís Xavier (DAC), Nuno Amorim (DILP), Luís Martins (DAPLEN)

Data: 25 de setembro de 2018

ASSEMBLÉIA DA REPÚBLICA

Nota Técnica

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

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP) apresenta um projeto de lei que visa criar as condições necessárias para que os interessados possam obter a formação de condução de veículos agrícolas, que passou a ser obrigatória para a condução daqueles veículos de categoria II e III, nos termos do Decreto-Lei n.º 151/2017, de 7 de dezembro, que altera o Regulação da Habilitação legal para Conduzir, transpondo a Diretiva 2016/1106/UE da Comissão, de 7 de julho. Pretendem os proponentes que a formação seja acessível a todos, de forma generalizada e em tempo útil.

Assim, os Deputados do PCP apresentam uma proposta de aditamento de dois artigos ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir. No primeiro artigo a aditar, propõem que a formação seja promovida pelo Governo, através do ministério responsável pela área da agricultura e desenvolvimento rural, sendo a mesma da responsabilidade das direções regionais de agricultura, podendo ser desenvolvida pelas organizações associativas dos agricultores. Preveem ainda a gratuitidade da formação, desde que o condutor preencha cumulativamente duas condições: ser titular ou parente em primeiro grau na linha reta de um titular de uma exploração agrícola familiar; não tenha recebido apoios comunitários do Regime de Pagamento Básico em 2017 superiores a 5000€. No segundo artigo a aditar, preveem a criação de um percurso formativo próprio para os cidadãos com mais de 65 anos de idade.

Finalmente, os autores do projeto de lei preveem um prazo de seis meses a partir da entrada em vigor da lei a aprovar para a obtenção da formação específica e uma moratória de mais seis meses, caso os condutores estejam inscritos numa ação de formação e não a consigam concretizar por razões que não lhes sejam imputáveis.

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

Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais

A presente iniciativa sobre a "Alteração ao Regulmento da Habilitação Legal para Conduzir no âmbito da formação de condutores de veículos agrícolas" é subscrita e apresentada à Assembleia da República pelos catorze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, no âmbito do seu poder de iniciativa, em conformidade com o disposto na alínea g) do artigo 180.º e no n.º 1 do artigo 167.º da Constituição da República Portuguesa, bem como na alínea f) do artigo 8.º e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Assumindo esta iniciativa legislativa a forma de projeto de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do RAR, apresenta-se redigida sob a forma de artigos, com uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e uma breve exposição de motivos, em conformidade com os requisitos formais previstos nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do RAR, relativamente às iniciativas em geral. De igual modo, se observa os



limites à admissão das iniciativas impostas pelo n.º 1 do artigo 120.º do RAR, pois não parece infringir a Constituição ou os princípios neles consignados.

O presente projeto de lei deu entrada a 17 de julho 2018, foi admitido e anunciado a 18 de julho, tendo baixado, igualmente, nesta última data, à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, (6.ª).

Verificação do cumprimento da lei formulário

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, adiante designada lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa, devendo ser observadas no decurso do processo da especialidade em Comissão e, posteriormente, em sede de redação final. Com efeito, a presente iniciativa encontra-se em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, uma vez que contem um título que traduz sinteticamente o seu objeto e, caso seja aprovada, dispõe no seu artigo 4.º que entra em vigor no dia seguinte à sua publicação no Diário da República, respeitando, assim, o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei suprarreferida, que determina que "Os atos legislativos (...) entram em vigor no dia neles fixado, não podendo em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação." A publicação revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário

No entanto, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 6.º da referida lei "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".

Consultada a base Digesto constata-se que o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, foi alterado pelos Decretos-Leis n.º 37/2014, de 14 de março, n.º 40/2016, de 29 de julho, e n.º 151/2017, de 7 de dezembro. Assim sendo, em caso de aprovação, sugere-se que o título da iniciativa seja alterado, em sede de especialidade ou de redação final, dele passando a constar "Quarta alteração ao Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, no âmbito da formação de condutores de veículos agrícolas".

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

Enquadramento legal nacional e antecedentes

Com a publicação do <u>Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de julho,</u> que altera o <u>Código da Estrada</u>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 procede a várias alterações no que respeita ao processo de emissão de títulos de condução, mediante a implementação de medidas de simplificação administrativa, bem como o alargamento do prazo de validade destas.

¹ Texto consolidado retirado do portal da Internet do Diário da República Eletrónico.



O Regulamento, após a sua republicação, sofreu uma alteração operada pelo <u>Decreto-Lei n.º 151/2017, de 7 de dezembro²</u>, que introduziu a obrigatoriedade de frequência em ação de formação, com vista à melhoria da segurança rodoviária para condutores da categoria B que pretendam conduzir veículos agrícolas da categoria II, condutores da categoria C que pretendam conduzir veículos agrícolas da categoria II e III e condutores da categoria D que pretendam conduzir veículos agrícolas da categoria II e III.

As categorias de veículos encontram-se presentes no artigo 3.º do Regulamento relevando para a apreciação da presente iniciativa as seguintes:

- Categoria 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;
- Categoria 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; e
- Categoria 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.

Quanto à categorização dos veículos agrícolas ou florestais:

- Categoria I: motocultivadores com reboque ou retrotrem e tratocarros desde que a massa máxima do conjunto não exceda 2 500 kg;
- Categoria II: tratores agrícolas ou florestais simples ou com equipamentos montados, desde que a
 massa máxima do conjunto não exceda 3 500 kg, e tratores agrícolas ou florestais com reboque ou
 máquina agrícola ou florestal rebocada, desde que a massa máxima do conjunto não exceda 6 000 kg;
 e
- Categoria III: tratores agrícolas ou florestais com ou sem reboque e máquinas agrícolas pesadas.

Através do <u>Despacho n.º 295/2017, de 5 de janeiro</u>, foi criado um grupo de trabalho para analisar a sinistralidade com tratores e para definir medidas de combate a essa sinistralidade. As entidades que compõem o grupo de trabalho³ articularam-se para publicar uma <u>nota orientadora</u>⁴ relativa à habilitação exigida aos condutores e operadores de veículos agrícolas, contendo as informações relevantes para a condução deste tipo de veículos.

Para conduzir veículos agrícolas na via pública é exigida a titularidade de carta de condução das categorias B, C ou D, acrescida de ação de formação obrigatória que habilite o condutor a conduzir veículos agrícolas.

Já no interior de explorações, a exigência pode assumir duas formas: a primeira, idêntica à exigida para a condução de veículos na via pública: titular de licença de categoria B + formação ou categoria C ou D acrescida também da referida formação; a segunda, apenas a licença de condução válida para a respetiva categoria (I, II ou III).

² Retificado pela Declaração de Retificação n.º 3/2018, de 29 de janeiro.

³ Entidades representadas no Grupo de Trabalho: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária; Guarda Nacional Republicana; Autoridade para as Condições do Trabalho; Instituto da Mobilidade e dos Transportes; Direção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural.

⁴ Retirada do sítio na Internet da <u>Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural</u>.



Antes da alteração de 2017, que criou a obrigatoriedade de formação dos condutores de veículos agrícolas, o Gabinete do Secretário de Estado das Florestas e do Desenvolvimento Rural publicou o <u>Despacho n.º</u> 3232/2017, de 18 de abril, que cria os cursos de formação profissional na área da mecanização agrícola e condução de veículos agrícolas, condição que posteriormente se tornou obrigatória por força da dita alteração.

No sítio da Internet da Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural <u>encontram-se disponíveis</u> os conteúdos programáticos dos cursos de formação habilitantes à condução dos veículos agrícolas, regulamentos e respetivas normas.

Enquadramento do tema no plano da União Europeia

A <u>Diretiva 91/439/CEE</u>, de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução, harmonizou o modelo das cartas de condução e as categorias de veículos, introduzindo o princípio do reconhecimento mútuo e fixando os requisitos mínimos em matéria de saúde e de aptidão para conduzir. A <u>Diretiva 96/47/CE</u>, 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, a <u>Diretiva 2006/126/CE</u>, de 20 de dezembro de 2006, que revoga a Diretiva 91/439/CEE, introduziu regras mais claras relativas às cartas de condução da União Europeia (UE), garantindo uma maior liberdade de circulação para os condutores da UE, reforçando a segurança rodoviária.

Desde então a <u>Diretiva 2006/126/CE</u> foi alterada pelas <u>Diretivas 2009/113/CE</u>, <u>2011/94/UE</u>, <u>2012/36/UE</u>, <u>2013/22/UE</u>, <u>2013/47/UE</u> e <u>2014/85/UE</u>, <u>2016/1106/UE</u>, procedendo-se à harmonização dos requisitos mínimos aplicáveis à aptidão para a condução, designadamente os requisitos mínimos para os exames de condução⁵ e formação de condutores. Embora cumpra aos Estados-Membros adaptar as suas formações às respetivas necessidades e prioridades nacionais, é à União Europeia (UE) que compete assegurar a coerência do nível mínimo dos conteúdos de formação com os objetivos globais.

Desde 4 de dezembro de 2011, o certificado de motorista tem sido regido pelo Regulamento (CE) n.º 1072/2009, 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 que altera os Regulamentos (CEE) n.º 881/92 e (CEE) n.º 3118/93 do Conselho.

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/CE⁶ relativa à carta de condução⁷.

Esta proposta de diretiva defende que "O problema do reconhecimento mútuo da formação contínua seguida noutro Estado-Membro não pode ser resolvido de forma eficaz através de ações isoladas dos Estados-Membros. Embora a emissão de cartas de qualificação de motorista, tal como previsto na diretiva, viesse resolver a situação, a atual legislação torna este procedimento facultativo. Oito Estados-Membros optaram por não utilizar esta prerrogativa, apesar dos esforços envidados pelo comité do CAP (certificado de aptidão profissional) no sentido da resolução do problema mediante a tomada de medidas não legislativas. Assim, afigura-se necessária a ação legislativa da UE para assegurar que as práticas administrativas nos Estados-Membros permitem o

Projeto de Lei n.º 960/XIII/3.º (PCP)

⁵ avaliação da aptidão física, mental e psicológica dos candidatos e condutores.

⁶ Diretiva Carta de Condução.

⁷ COM(2017)0047



reconhecimento mútuo da formação no âmbito da UE. A existência de possíveis acordos bilaterais entre alguns Estados-Membros não pode assegurar eficazmente o reconhecimento mútuo em toda a UE.

A interpretação díspar da diretiva e as diferentes práticas aplicadas pelos Estados-Membros afetam negativamente o funcionamento do mercado único. As tentativas já efetuadas no sentido de fazer convergir o entendimento e a aplicação da diretiva em todos os Estados-Membros através de ações não legislativas, tais como a emissão de notas de orientação ou os debates no âmbito do comité do CAP, não produziram resultados suficientes. Só a existência de normas comuns ao nível da UE pode criar condições de concorrência equitativas para os operadores de transportes rodoviários, assegurando, simultaneamente, um nível mínimo de segurança rodoviária."

Enquadramento internacional

Países europeus

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

ESPANHA

O <u>Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de outubro</u>^o, 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 titulares de título habilitante de condução para o veículo em questão, estando os seus termos previstos em regulamento próprio (artigo 61)¹⁰.

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. 11

De acordo com a disposição transitória terceira deste diploma, os condutores que à sua entrada em vigor sejam titulares de uma licença de condução para as classes A1 ou A2 estão autorizados a conduzir tratores agrícolas e máquinas agrícolas até 1000 kg, desde que a velocidade máxima autorizada não exceda 20 km/h e apenas se não levarem reboque.

Por outro lado, e de acordo com o n.º 9 do artigo 5.º, os veículos agrícolas também podem ser conduzidos com a licença de condução da classe B ou com a licença das classes C1, C, D1 ou D. Porém, é sempre exigida a licença de classe B quando, por exemplo, o veículo agrícola tenha uma velocidade máxima superior a 45 km/h.

⁸ COM(2017)0047

⁹ Diploma consolidado retirado do portal oficial boe.es.

¹⁰ 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.

¹¹ Diploma consolidado retirado do portal oficial boe.es.



Existe um tipo especial de licença, denomina de "LVA", que permite apenas a condução de veículos agrícolas. De acordo com informação recolhida do sítio na Internet da DGT (Dirección General de Tráfico) é referido que esta licença é de cariz especial e autoriza o seu titular a conduzir veículos especiais agrícolas motorizados e seus conjuntos, cuja velocidade máxima não seja superior a 45 km/h, tendo a idade mínima para a sua obtenção sido fixada em 16 anos. Aos titulares da licença para conduzir veículos da categoria B não é exigida a licença especial "LVA". Quando um titular de licença "LVA" passe a ser também titular da licença para conduzir veículos de categoria B, a licença "LVA" deixa de ser válida.

FRANÇA

De acordo com informação recolhida do portal <u>Service-Publice.fr</u>, sobre as diversas categorias de veículos e de acordo com a parte regulamentar do <u>Code de la route</u>, (<u>R221-4</u> e seguintes), o título de condução da categoria B permite a condução de tratores agrícolas cuja velocidade não exceda 40 km/h não sendo exigida nenhuma formação ou licença suplementar.

IRLANDA

Os tratores agrícolas (denominados de "land tractor") têm uma licença específica para que a sua condução seja permitida (categoria "W").

Tal como a licença para qualquer outra categoria, a sua obtenção está sujeita ao pagamento dos emolumentos e a um exame final que comprove que o candidato tem as apetências necessárias para a condução deste tipo de veículo. Para a obtenção desta licença é necessária uma idade mínima de 16 anos (para referência, a idade mínima para obtenção do título de condução para a categoria B é de 17 anos).

Um quadro com os tipos de veículos de cada categoria pode ser encontrado no portal da Road Safety Authority.

O portal da Internet do National Driver Licence Service tem um quadro comparativo com as diversas categorias de veículos e as idades para obtenção da carta de condução, bem como um guia prático de obtenção e renovação das cartas de condução.

Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), verificou-se que, neste momento, não se encontram petições pendentes nem existe qualquer iniciativa pendente sobre matéria idêntica ou conexa.



V. Consultas e contributos

• Consultas facultativas

A Comissão pode, se entender pertinente, solicitar a pronúncia por escrito à Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Regional.

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

Em caso de aprovação, a presente iniciativa não parece implicar qualquer acréscimo de encargos para o Orçamento do Estado. Todavia, os elementos disponíveis não permitem assegurá-lo.