



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 1 de março de 2023
(OR. en)

6796/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0055(COD)**

**TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	1 de março de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 128 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas decisões de inibição de conduzir

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 128 final.

Anexo: COM(2023) 128 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas decisões de inibição de
conduzir**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A melhoria da segurança rodoviária é um objetivo fulcral da política de transportes da União. A União põe em prática uma política de promoção da segurança rodoviária com o objetivo de reduzir o número de mortos e feridos e os danos materiais.

Nos últimos 20 anos, as estradas da UE têm-se tornado consideravelmente mais seguras. O número de vítimas mortais na estrada diminuiu 61,5 %, passando de cerca de 51 400 em 2001 para cerca de 19 800 em 2021. No entanto, a melhoria da segurança rodoviária não tem sido suficientemente robusta para satisfazer a ambição política da UE de reduzir o número de mortes na estrada em 50 % entre 2001 e 2010 e em mais 50 % entre 2011 e 2020 (ou seja, 75 % entre 2001 e 2020), que decorre de uma série de documentos estratégicos publicados pela Comissão nas duas últimas décadas, como o Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010¹ ou a Comunicação da Comissão intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»². Na sua Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente³, de 2020, a Comissão comprometeu-se com a meta de zero vítimas mortais em todos os modos de transporte até 2050.

Embora o número de vítimas mortais em 2020 tenha sido inferior em 17 % ao de 2019, esta diminuição foi fortemente influenciada por uma queda sem precedentes dos volumes de tráfego rodoviário na sequência da pandemia de COVID-19⁴. Nos anos anteriores a 2020, não houve praticamente nenhuma diminuição no número de vítimas mortais em acidentes rodoviários. Este abrandamento, que começou já por volta de 2014, motivou a apresentação de uma declaração sobre segurança rodoviária por parte dos ministros dos transportes dos Estados-Membros da União na reunião informal sobre os transportes realizada em Valeta, em março de 2017⁵. Nessa declaração, os Estados-Membros instaram a Comissão a explorar formas de reforçar o quadro jurídico da União em matéria de segurança rodoviária a fim de inverter a tendência de estagnação.

A Declaração de Valeta⁶ apelou explicitamente à tomada de medidas sobre a questão do reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir dos condutores não residentes:

«Os ministros dos transportes exortam a Comissão a: (...) estudar a possibilidade de reforçar o quadro jurídico da União em matéria de segurança rodoviária, com especial destaque para a

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Durante o primeiro confinamento, em abril de 2020, o Conselho Europeu para a Segurança dos Transportes (ETSC) comunicou uma redução de 70 % a 85 % dos volumes de tráfego nas principais cidades europeias (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Ver: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; em junho de 2017, o Conselho adotou conclusões sobre a segurança rodoviária que subscrevem a Declaração de Valeta (ver documento 9994/17).

⁶ Declaração de Valeta sobre a segurança rodoviária, 2015, ponto 9, alínea c).

cooperação entre Estados-Membros no domínio do reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir dos condutores não residentes, sem prejuízo da base ou bases jurídicas adequadas dessas propostas (...)»

Neste contexto, um elemento importante dos esforços da União para melhorar a segurança rodoviária é a aplicação coerente das sanções aplicáveis às infrações rodoviárias cometidas na União. No entanto, nos termos do atual quadro jurídico, não pode ser conferido um efeito, à escala da União, à sanção de inibição de conduzir se a infração for cometida num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução.

Uma vez que a sua emissão constitui um ato soberano, uma carta de condução não pode ser retirada com o mesmo efeito por outro Estado-Membro. Por conseguinte, só o Estado-Membro que emitiu a carta de condução pode retirá-la com efeitos à escala da União. Os outros Estados-Membros só podem restringir o direito de conduzir no seu território, em conformidade com o princípio da territorialidade⁷. Por esta razão, para que as decisões de inibição de conduzir tenham um efeito à escala da União, bem como para evitar a impunidade relativa dos infratores das regras de trânsito rodoviário, é imperativo estabelecer um quadro da União.

As autoridades com poderes para adotar decisões que imponham a inibição de conduzir variam de Estado-Membro para Estado-Membro. Por conseguinte, a imposição da inibição de conduzir, à escala da União, deve ser estabelecida com base no direito nacional do Estado-Membro que emitiu a carta de condução. Nos termos da proposta, os Estados-Membros serão obrigados a atribuir um efeito acessório, à escala da União, em conformidade com a sua própria legislação nacional, a uma inibição de conduzir imposta por outro Estado-Membro.

O quadro deve basear-se no princípio de que os efeitos relacionados com a retirada, suspensão ou restrição de uma carta de condução devem, tanto quanto possível, ser aplicados em toda a União, conferindo assim às decisões de inibição de conduzir uma dimensão europeia. O quadro a estabelecer permitirá à UE alcançar resultados semelhantes aos obtidos se as decisões conducentes à inibição de conduzir fossem mutuamente reconhecidas, ao mesmo tempo que atende às especificidades do transporte rodoviário e assegura que não existe sobreposição entre o efeito da inibição de conduzir, à escala da União, e os instrumentos utilizados no domínio da cooperação penal.

O âmbito da presente iniciativa abrange as infrações rodoviárias que mais contribuem para acidentes de viação e vítimas mortais, nomeadamente: excesso de velocidade; condução sob a influência do álcool; condução sob a influência de substâncias psicotrópicas e qualquer infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que cause a morte ou ofensas corporais graves.

A velocidade não só influencia diretamente a ocorrência de colisões e a sua gravidade, mas o excesso de velocidade é, de longe, a infração rodoviária, em média, mais registada⁸. O número de colisões e a sua gravidade aumentam exponencialmente com o aumento da

⁷ Esta interpretação é constantemente reiterada na jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia; ver, por exemplo: processo C- 419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, e processo C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf.

velocidade de condução. Do mesmo modo, a redução da velocidade em apenas alguns quilómetros por hora pode diminuir significativamente o número e a gravidade das colisões⁹.

A percentagem de infrações por excesso de velocidade cometidas por condutores não residentes pode variar consideravelmente entre os Estados-Membros. Em média, cerca de 18 % de todas as infrações por excesso de velocidade são cometidas por condutores não residentes, o que significa que existe um grupo significativo de condutores que cometem infrações graves às regras de trânsito noutros Estados-Membros, mas que não são (plenamente) responsabilizados pelas mesmas. Os sistemas de controlo da velocidade têm por objetivo dissuadir os condutores de exceder os limites de velocidade, penalizando os que o fazem, o que tem impacto não apenas na velocidade dos condutores a quem servem de exemplo aqueles que são efetivamente sancionados (dissuasão específica), mas também na daqueles que tomam conhecimento da penalização contínua de condutores (dissuasão geral)¹⁰.

Ao eliminar parcialmente a atual impunidade destes infratores, permitindo que os Estados-Membros reconheçam mutuamente as decisões de inibição de conduzir decorrentes do excesso de velocidade, prevê-se que venham a diminuir a velocidade a que conduzem, uma vez que sentirão a necessidade de cumprir a regulamentação em matéria de velocidade no estrangeiro na mesma medida em que o fazem no seu próprio Estado-Membro. Com efeito, tendo especialmente em conta que o excesso de velocidade é a infração rodoviária mais cometida, espera-se que o reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir decorrentes da sua prática tenha, só por si, um efeito significativo na segurança rodoviária, uma vez que, por exemplo, algumas partes interessadas estimam que podiam ser salvas 2 100 vidas por ano se a velocidade média diminuísse apenas 1 km/h em todas as estradas da UE¹¹.

Aplica-se a mesma lógica à condução sob o efeito do álcool. Estima-se que o número de infrações relacionadas com a condução sob o efeito do álcool tenha ascendido a 1,2 milhões em 2019, prevendo-se que aumente para 1,5 milhões até 2030 e para 2,4 milhões até 2050, com base na evolução do grau de rigor da aplicação da lei durante o período 2010-2019¹². Foi utilizado um estudo recente realizado no contexto do projeto DRUID (Conduzir sob a influência de drogas, do álcool e de medicamentos) para estimar a percentagem de infrações em que o teor de álcool no sangue (TAS) foi superior a 0,8¹³. A nível da UE, cerca de 26 % de todas as infrações relacionadas com o álcool foram consideradas graves, tendo resultado numa possível perda de carta de condução. Além disso, estima-se que os condutores não residentes cometam cerca de 15 % de todas as infrações rodoviárias¹⁴.

Do mesmo modo, os medicamentos podem afetar as funções mentais e fisiológicas, causando debilitação. Na realidade, com base em estudos epidemiológicos sobre o número de vítimas mortais na estrada a nível nacional, estima-se que a percentagem de vítimas mortais em

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, *Reducing Speeding in Europe* <https://bit.ly/2YZgSzz>.

¹² Comissão Europeia, Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. et al., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* (não traduzido para português), Serviço das Publicações da União Europeia, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência (2012): *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* (não traduzido para português) (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf)

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

acidentes rodoviários com o envolvimento de estupefacientes (incluindo medicamentos) seja de 15 %-25 %¹⁵. De acordo com outro relatório do projeto DRUID¹⁶, o principal fator de dissuasão geral da condução sob a influência de substâncias psicotrópicas é a perceção do risco de deteção; no entanto, um inquérito realizado em 2018 revelou que apenas 14 % da população que conduz considera provável vir a ser submetida a controlo do consumo de drogas ilegais¹⁷. Por conseguinte, deve ser reforçada a visibilidade da aplicação de sanções por infrações relacionadas com a condução sob a influência de estupefacientes. A este respeito, e no que se refere à relação entre as drogas e o álcool (geralmente designada por «condução sob influência» ou «DUI»), é necessário incluir na proposta de diretiva a infração de conduzir sob a influência de drogas.

Para além das infrações relacionadas com o excesso de velocidade e a condução sob influência, outros comportamentos que violam as regras da circulação rodoviária podem também resultar em lesões corporais graves ou mesmo em vítimas mortais, em especial de utentes vulneráveis da estrada, como crianças, peões, ciclistas, pessoas em trotinetas (elétricas) e pessoas com mobilidade reduzida. Com base nestas considerações, a proposta de diretiva prevê o alargamento do efeito da inibição de conduzir decorrente desses comportamentos à UE no seu conjunto.

A avaliação da Diretiva 2006/126/CE¹⁸ concluiu que a ausência de um quadro específico e eficaz da UE relativo às decisões de inibição de conduzir coloca desafios no que diz respeito à prevenção de abusos por parte dos condutores que cometem infrações no território de um Estado-Membro, mas que podem, subsequentemente, continuar a conduzir noutro Estado-Membro sem sofrer as consequências dessas infrações. Tal foi corroborado pelos pontos de vista de 16 dos 21 inquiridos que representam autoridades nacionais, os quais consideraram um problema geralmente importante o facto de os residentes e os não residentes do Estado-Membro onde a infração foi cometida não enfrentarem as mesmas consequências no que respeita à inibição de conduzir. Quando questionados sobre a ausência de uma inibição de conduzir, à escala da União, aplicada por via do reconhecimento mútuo das decisões, alguns Estados-Membros confirmaram que tal dificulta a aplicação das decisões de inibição transfronteiriças e, por conseguinte, representa um risco para a segurança rodoviária na UE, em especial nos casos em que a proibição de conduzir resultou de infrações graves (por exemplo, condução sob a influência de álcool). O inquérito específico realizado junto das autoridades nacionais no contexto da avaliação confirmou, de um modo geral, que a ausência de um quadro da UE relativo às decisões de inibição de conduzir pode ter um impacto negativo, embora difícil de avaliar, na segurança rodoviária e no turismo da carta de condução.

Quando a presente exposição de motivos se refere ao reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir no contexto dos trabalhos preparatórios, deve ser entendida como o

¹⁵ Comissão Europeia, Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W. *et al.*, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report* (não traduzido para português), Serviço das Publicações da União Europeia, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 (bast.de).

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>.

¹⁸ Documento de trabalho dos serviços da Comissão [SWD(2022) 17 final] – Avaliação da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução.

objetivo político de determinar um efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir, uma vez que foi sempre esse o objetivo original da iniciativa.

Além disso, a determinação de um efeito, à escala da União, da inibição de conduzir através do reconhecimento mútuo das decisões foi igualmente examinada no âmbito dos trabalhos preparatórios da Diretiva 2015/413¹⁹.

Nos trabalhos preparatórios da revisão da Diretiva 2006/126/CE, a grande maioria dos inquiridos na consulta pública aberta (68 %, 5 146 em 7 532) declarou que é muito importante ou importante que o âmbito de aplicação dessa diretiva seja alargado de modo a incluir regras sobre o reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir. Durante o seminário e as entrevistas específicas, as partes interessadas²⁰ apoiaram maioritariamente o desenvolvimento do conceito de reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir. No entanto, os Países Baixos fizeram algumas observações de carácter jurídico²¹, enquanto a Alemanha exprimiu dúvidas, pelo menos na fase inicial.

De um modo geral, muitas partes interessadas apoiaram a imposição da inibição de conduzir à escala da União, através do reconhecimento mútuo das decisões, em especial no que diz respeito a infrações relacionadas com o excesso de velocidade e a condução sob o efeito do álcool. Este facto foi confirmado na consulta pública aberta, em que cerca de 6 106 (81 %) e 4 966 (66 %) dos 7 532 inquiridos consideraram que a imposição da inibição de conduzir à escala da União, através do reconhecimento mútuo das decisões resultantes da condução sob a influência do álcool ou de drogas e do excesso de velocidade era muito importante ou importante para a revisão da Diretiva 2006/126/CE, respetivamente. Em especial, quando questionados sobre as infrações que devem ter esse efeito na UE, 87 % dos inquiridos na consulta pública aberta (6 586 em 7 532) indicaram a condução sob a influência do álcool e das drogas e 46 % (3 470 em 7 532) referiram o excesso de velocidade. Nas entrevistas específicas, algumas partes interessadas²² manifestaram o seu apoio à imposição de uma inibição de conduzir à escala da União, através do reconhecimento mútuo das decisões resultantes do excesso de velocidade e da condução sob o efeito do álcool. A Suécia, a Eslovénia e a Bélgica também exprimiram o seu apoio, apesar de reconhecerem as dificuldades em chegar a um acordo com outros Estados-Membros e com a aplicação efetiva.

A ausência de um quadro claro da UE relativo à inibição do direito de conduzir através do reconhecimento mútuo das decisões coloca desafios no que diz respeito à prevenção de abusos por parte dos condutores e tem impacto na segurança rodoviária. Esta conclusão foi igualmente corroborada pelos Estados-Membros durante as entrevistas específicas. Tanto a redução dos comportamentos perigosos dos condutores como a redução do número de condutores não titulares de carta de condução parecem ser fatores relevantes para as partes

¹⁹ As estatísticas e os resultados do inquérito aqui apresentados fazem parte do *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences* [Estudo de apoio à avaliação de impacto para a revisão da Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária], consórcio ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – ligação a adicionar.

²⁰ Federação Europeia de Vítimas da Estrada, FR, CEST, HU, SE, SI, BE, CEETAR e NL.

²¹ Os Países Baixos levantaram dúvidas relativamente à diversidade de regras e procedimentos aplicáveis em toda a UE.

²² O Conselho Europeu para a Segurança dos Transportes, a Associação Europeia de Fabricantes de Motociclos e a Dansk Kørelærer-Union.

interessadas que responderam à consulta pública aberta. Com efeito, cerca de 55 % (5 063 em 7 532) e 69 % (5 201 em 7 532), respetivamente, classificaram-nos como extremamente importantes ou muito importantes.

No inquérito específico, a grande maioria dos representantes das autoridades nacionais identificou como um problema, em geral, importante (16/21) o facto de os residentes e os não residentes do Estado-Membro onde a infração foi cometida não enfrentarem as mesmas consequências em matéria de inibição de conduzir na UE. No inquérito específico, os inquiridos de organizações não governamentais concordaram que os residentes e os não residentes que não enfrentam as mesmas consequências em matéria de inibição de conduzir constituem um problema importante no que se refere à segurança rodoviária (64 %). De igual modo, concordaram que o facto de os residentes e os não residentes não enfrentarem as mesmas consequências em matéria de pontos de penalização constitui um problema importante no que diz respeito à segurança rodoviária (64 %).

As autoridades nacionais estimaram que, em média, o número de infrações cometidas anualmente, que resultam em decisões de inibição de conduzir, se situa entre 25 000 e mais de 50 000. O número de decisões de inibição de conduzir no caso dos condutores residentes (em que a carta de condução é emitida no mesmo Estado-Membro que impõe a inibição de conduzir) foi estimado entre 0 e 5 000. O número de decisões de inibição de conduzir no caso dos condutores não residentes (em que a carta de condução não é emitida no mesmo Estado-Membro que impõe a inibição de conduzir) foi estimado entre 0 e 5 000. Um maior número de inquiridos estimou o número de infrações cometidas anualmente, que deram origem a pontos de penalização, entre 0 e 1 000. Um número ligeiramente maior de inquiridos estimou o número de infrações que deram origem a pontos de penalização, no caso dos condutores residentes (em que a carta de condução é emitida no mesmo Estado-Membro que impõe o ponto de penalização), entre 0 e 1 000. O número de infrações que deram origem a pontos de penalização no caso dos condutores residentes noutro Estado-Membro da UE (em que a carta de condução não é emitida no Estado-Membro que impõe a inibição de conduzir) foi estimado entre 0 e 5 000.

À luz dos trabalhos preparatórios, confirma-se que a criação de um sistema específico e eficiente que confira efeitos, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir é suscetível de ter um impacto significativo na segurança rodoviária. Além disso, a presente proposta faz parte de um pacote que diz respeito à revisão de duas outras diretivas conexas:

- a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária²³, e
- a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução²⁴.

A Diretiva (UE) 2015/413 é uma das pedras angulares da aplicação de medidas coercivas respeitantes a determinadas infrações rodoviárias bem definidas, quando tais infrações tenham sido cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro diferente daquele em que a

²³ Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

²⁴ Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (reformulação) (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

infração foi cometida, o que, na maioria dos casos, também indica que a mesma foi cometida por um infrator não residente. Afigurava-se, por conseguinte, importante harmonizar o mais possível o âmbito de aplicação da presente proposta com as infrações constantes dessa iniciativa. Caso contrário, as autoridades responsáveis pela aplicação da lei podem não dispor de instrumentos suficientes para realizar efetivamente a investigação conducente a uma inibição do direito de conduzir. Por outro lado, os infratores não residentes podem não beneficiar do mesmo nível de garantias processuais que os seus homólogos residentes, aspeto este que a revisão dessa diretiva pretende melhorar. Durante os trabalhos preparatórios da presente proposta, tornou-se claro que, embora os limiares aplicáveis que conduzem a decisões de inibição de conduzir variem significativamente entre os Estados-Membros, certas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária dão origem a decisões de inibição de conduzir em todos ou na maioria dos Estados-Membros.

- **Coerência com as disposições existentes do mesmo domínio de intervenção**

A criação de um sistema em que as decisões de inibição de conduzir tenham efeito à escala da União, no caso de infratores não residentes, tem, de há muito, constituído um aspeto central da iniciativa de revisão da Diretiva 2006/126/CE²⁵.

O artigo 11.º, n.º 4, da referida diretiva regulamenta determinados elementos da inibição do direito de conduzir. A revisão da Diretiva 2006/126/CE, realizada paralelamente a esta iniciativa por razões de consistência e coerência jurídicas, abrange a emissão de cartas de condução a condutores que tenham sido objeto de uma inibição do direito de conduzir, bem como as isenções ao reconhecimento mútuo (da validade) das cartas de condução quando o titular for objeto de uma inibição do direito de conduzir num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução. Além disso, inclui disposições com vista a facilitar a aplicação coerciva das decisões de inibição parcial de conduzir através da possibilidade de averbamentos.

A proposta de um ato jurídico específico que leve as decisões de inibição de conduzir a produzir efeitos à escala da União através do reconhecimento mútuo dessas decisões também tem sido um objetivo recorrente da Comissão. Em 2006, a Comissão indicou numa comunicação sobre a privação de direitos decorrente de condenações penais²⁶ que tencionava propor um ato jurídico para substituir a Convenção de 1998 relativa às decisões de inibição de conduzir²⁷. No que diz respeito ao reconhecimento mútuo da privação de direitos em geral, a Comissão declarou, no âmbito da referida comunicação, que era favorável a uma abordagem setorial, em setores em que exista uma base comum entre os Estados-Membros (designadamente, em matéria de decisões de inibição de conduzir).

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta é também plenamente coerente com o principal acervo em matéria de segurança rodoviária.

²⁵ Ver a avaliação de impacto inicial da iniciativa de revisão da diretiva relativa à carta de condução: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revisao-da-Diretiva-relativa-a-carta-de-conducao_pt.

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ JO C 2016 de 10.7.1998, p. 1.

Não tem qualquer incidência significativa na Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸ nem no Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁹. É igualmente coerente com o Quadro Estratégico da UE em matéria de Segurança Rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero»³⁰.

Como anteriormente referido, a Diretiva (UE) 2015/413 está a ser revista em paralelo com a presente proposta, por razões de consistência e coerência jurídicas. A este respeito, importa reiterar que se prevê que a Diretiva (UE) 2015/413 venha a tornar-se a pedra angular da investigação, contribuindo também assim indiretamente para a aplicação da lei, em especial nos casos em que o infrator tenha sido detetado à distância. Uma vez que a Diretiva (UE) 2015/413 revista visa alargar o intercâmbio de informações e a assistência mútua entre os Estados-Membros, pode partir-se do princípio de que o número de infrações investigadas com sucesso e, conseqüentemente, as inibições do direito de conduzir impostas aumentarão substancialmente.

Do mesmo modo, a revisão da Diretiva (UE) 2015/413 visa conceder um nível mais elevado de proteção processual e dos direitos fundamentais aos infratores não residentes perseguidos ou apanhados, independentemente de a infração ser detetada à distância ou de o infrator ser detido antes de sair do Estado-Membro em que a infração foi cometida.

Tal como acima referido, a revisão da Diretiva 2006/126/CE e o quadro da União em matéria de cartas de condução complementarão igualmente as regras estabelecidas pela diretiva proposta. Além disso, a Diretiva Carta de Condução revista contribuirá para a aplicação prática das restrições parciais impostas ao condutor e reforçará a possibilidade de o Estado-Membro da infração não reconhecer a validade da carta de condução do infrator nos casos em que a proposta de diretiva não seja aplicável.

Por outro lado, as regras em matéria de proteção de dados pessoais são igualmente aplicáveis ao intercâmbio de informações relacionadas com as cartas de condução, nomeadamente:

- o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados)³¹, e
- a Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho³².

²⁸ Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros (codificação) (JO L 330 de 23.12.2022, p. 46).

²⁹ Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

³¹ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

³² Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

A proposta é igualmente coerente com outros instrumentos que permitem o reconhecimento mútuo das sentenças ou das decisões judiciais em matéria penal, além de preencher uma lacuna no que diz respeito à inibição do direito de conduzir decorrente de decisões judiciais em matéria penal. A fim de evitar eventuais sobreposições entre a diretiva e o acervo da União no domínio da justiça e assuntos internos, esclarece-se que a proposta não prejudica esses instrumentos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

O principal objetivo da proposta é melhorar a segurança rodoviária e assegurar um elevado nível de proteção para todos os utentes das estradas da União, o que foi igualmente salientado no apelo dos ministros dos transportes da UE na Declaração de Valeta.

De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), o legislador da União dispõe de amplos poderes legislativos no que diz respeito à adoção de regras comuns adequadas para estabelecer uma política comum de transportes³³. A melhoria da segurança rodoviária é um objetivo fulcral da política de transportes da União. Por conseguinte, poderão ser adotadas medidas para concretizar esse objetivo com base no artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)³⁴.

A base jurídica adequada da diretiva proposta é, por conseguinte, o artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE.

• Escolha do instrumento

O artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE confere ao legislador da União a possibilidade de adotar regulamentos e diretivas.

No caso da presente proposta, uma diretiva é o instrumento mais adequado, a fim de ter em conta as diferenças entre as regras aplicáveis em matéria de imposição e aplicação de inibições do direito de conduzir nos Estados-Membros.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia, a União só pode agir se os objetivos da ação proposta não puderem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros. No âmbito do atual quadro legislativo, os condutores residentes que cometam as infrações rodoviárias mais repreensíveis mantêm o direito de conduzir em todos os Estados-Membros exceto o Estado-Membro em que a infração foi cometida, mesmo que esse Estado-Membro restrinja esses direitos. A única situação em que uma decisão de inibição de conduzir produz efeitos à escala da União é quando o Estado-Membro que aplica a inibição do direito de conduzir corresponde ao que emitiu a carta de condução ao infrator.

Por razões de segurança rodoviária, é da maior importância que as decisões de inibição de conduzir produzam efeito em toda a União Europeia, o que só pode ser alcançado através de

³³ Acórdão de 9 de setembro de 2004, Finlândia/Parlamento e Conselho, C-223/02, ECLI:EU:C:2004:497, n.º 29, e jurisprudência aí referida.

³⁴ Acórdão do Tribunal de Justiça de 6 de maio de 2014, Comissão/Parlamento e Conselho, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, n.º 43, e jurisprudência aí referida.

um instrumento jurídico da UE. A decisão de emitir uma carta de condução ou de privar uma pessoa do direito conduzir ao eliminar a validade desse documento faz parte da soberania de um Estado-Membro. Como tal, os efeitos, à escala da União, de uma decisão de inibição de conduzir estão sempre dependentes da ação do Estado-Membro que emitiu a carta de condução, o qual não dispõe das informações, dos instrumentos jurídicos ou dos incentivos necessários para agir sem a intervenção da União.

- **Proporcionalidade**

As medidas da presente iniciativa não excedem o necessário para alcançar o objetivo de melhorar a segurança rodoviária ao levar as decisões de inibição de conduzir resultantes da prática de determinadas infrações relacionadas com a segurança rodoviária a produzir efeitos à escala da União. A diretiva prevê a transmissão da decisão de inibição de conduzir ao Estado-Membro que emitiu a carta de condução apenas no que diz respeito às infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, que constituem as principais causas de acidentes de viação e de vítimas mortais na UE, nomeadamente as infrações de condução sob a influência do álcool (conduzir com um teor de álcool no sangue superior ao valor máximo permitido por lei) e ao excesso de velocidade (exceder os limites de velocidade em vigor para a estrada ou o tipo de veículo em causa), bem como a infração de condução sob a influência de substâncias psicotrópicas. A decisão de inibição da condução pode também ser transmitida se disser respeito a uma infração rodoviária que tenha causado a morte ou lesões corporais graves.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Em 2012, a Comissão conduziu, como principal responsável, um estudo jurídico³⁵ sobre a situação em termos de privação de direitos intra-UE, incluindo as inibições do direito de conduzir, em três domínios predefinidos. O estudo analisou não só o quadro jurídico pertinente da UE, mas também os tratados e convenções multinacionais e bilaterais existentes. O estudo concluiu, nomeadamente, que devia ser adotada uma nova diretiva para regulamentar a aplicação transfronteiriça das inibições do direito de conduzir.

Em 2022, a Comissão contratou um consórcio constituído pelas empresas Ecorys, Wavestone e Grimaldi para apoiar³⁶ a avaliação de impacto na revisão da Diretiva (UE) 2015/413. No âmbito desse estudo, foi realizada uma investigação exaustiva sobre o quadro regulamentar e a jurisprudência do TJUE respeitantes às decisões de inibição de conduzir. A conclusão dessa investigação preconizou também a criação de um novo ato jurídico destinado a levar as decisões de inibição de conduzir a produzirem efeitos à escala da União, através do seu reconhecimento mútuo.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte e Persak, Nina. (2012). *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence*.

³⁶ Estudo de apoio à avaliação de impacto para a revisão da Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, consórcio ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – ligação a adicionar.

Como já foi referido, a situação em que um Estado-Membro suspende, nos termos da sua legislação nacional e devido a um comportamento ilícito no seu território, o direito de conduzir do titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro é atualmente regulamentada de forma parcial pela Diretiva 2006/126/CE.

Em 2022, a Comissão Europeia publicou uma avaliação *ex post*³⁷ dessa diretiva, a qual demonstrou que a ação combinada da Diretiva 2006/126/CE e das suas duas antecessoras relativas à carta de condução resultou num nível comum de segurança para os utentes das estradas da União e facilitou a livre circulação. Demonstrou igualmente que existe margem para reforçar o nível de segurança rodoviária na União, bem como a eficácia e a proporcionalidade de algumas exigências regulamentares.

- **Consultas das partes interessadas**

Em conformidade com as Orientações do programa «Legislar Melhor»³⁸ durante a avaliação *ex post* da Diretiva 2006/126/CE e a avaliação de impacto relativa à revisão dessa diretiva, foram também realizadas consultas às partes interessadas no que diz respeito à presente proposta.

Durante a fase preparatória da avaliação *ex post*, foi organizado um seminário com as partes interessadas em 16 de outubro de 2020, com o objetivo de recolher elementos de prova, confirmar as conclusões identificadas, suscitar observações sobre as conclusões emergentes e recolher pontos de vista.

Foi então realizada uma consulta pública aberta entre 28 de outubro de 2020 e 20 de janeiro de 2021, que permitiu ao público e às partes interessadas exprimir os seus pontos de vista sobre as regras em vigor.

Durante a fase preparatória da avaliação de impacto, as partes interessadas tiveram a possibilidade de apresentar observações sobre a avaliação de impacto inicial (2.º trimestre de 2021). Subsequentemente, foram realizadas as seguintes atividades de consulta específicas:

- Duas rondas de entrevistas:
 - entrevistas exploratórias durante a fase inicial (1.º e 2.º trimestres de 2022),
 - entrevistas aprofundadas para colmatar lacunas de informação e avaliar os impactos esperados das medidas políticas (2.º e 3.º trimestres de 2021);
- Duas rondas de inquéritos:
 - um inquérito para fundamentar a análise do problema (2.º trimestre de 2022),
 - um inquérito para avaliar o impacto das medidas políticas (2.º e 3.º trimestres de 2022).

Por último, realizou-se uma nova consulta pública aberta no 3.º trimestre de 2022.

³⁷ Documento de trabalho dos serviços da Comissão – Avaliação da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução [SWD(2022) 17 final].

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_pt.

O Parlamento Europeu é favorável ao reforço do quadro de segurança rodoviária, nomeadamente através da introdução de um instrumento para o reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir³⁹.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Durante a fase de avaliação de impacto, teve lugar um seminário de peritos sobre as consequências das infrações rodoviárias e da aptidão física (2.º trimestre de 2022).

Durante as etapas preparatórias tanto da fase de avaliação *ex post* como da avaliação de impacto, o Comité da Carta de Condução instituído nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/126/CE, composto essencialmente por peritos dos Estados-Membros, foi constantemente informado e consultado.

- **Avaliação de impacto**

Foi conduzida uma avaliação de impacto⁴⁰ da revisão da Diretiva 2006/126/CE, incluindo elementos relacionados com as inibições do direito de conduzir. A avaliação de impacto foi aprovada por procedimento escrito e recebeu um parecer favorável sem observações do Comité de Controlo da Regulamentação em 18 de novembro de 2022⁴¹. Além disso, os trabalhos preparatórios sobre a revisão da Diretiva (UE) 2015/413 também abordaram substancialmente a questão de levar as decisões de inibição de conduzir a produzir efeitos à escala da União, através do seu reconhecimento mútuo. Os resultados dos trabalhos de investigação confirmaram que as decisões de inibição de conduzir deviam ser incluídas na revisão da Diretiva 2006/126/CE, em especial porque não seriam abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2015/413. Não obstante, ao desenvolver as opções legislativas, a Comissão utilizou as informações recolhidas durante a fase de avaliação e análise de ambas as diretivas⁴².

O relatório final do estudo de apoio à avaliação de impacto da iniciativa de revisão da Diretiva 2006/126/CE, que também abrange a presente proposta, inclui uma descrição e uma avaliação exaustivas do valor acrescentado da iniciativa e das suas ligações com outras iniciativas políticas. Estas podem ser consultadas nas secções 3.3, 1.3 e 1.5 desse relatório. As secções 5.2 e 8.1 contêm uma descrição pormenorizada das opções legislativas, ao passo que a secção 6 apresenta uma análise exaustiva dos impactos de todas as opções. O resumo das opções políticas analisadas pode ser consultado na exposição de motivos que acompanha a proposta de revisão da Diretiva 2006/126/CE⁴³. A Convenção relativa às decisões de inibição de conduzir, de 1998 (ato do Conselho de 17 de junho de 1998)⁴⁴, propôs um quadro da UE

³⁹ Resolução do Parlamento Europeu, de 6 de outubro de 2021, sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» [2021/2014(INI)].

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² A avaliação sobre o estabelecimento de um regime à escala da UE de reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir apresentada no presente capítulo baseia-se, em grande medida, nas informações recolhidas no âmbito do estudo de apoio à avaliação de impacto para a revisão da Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária – Relatório final [a publicar].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Ato do Conselho de 17 de junho de 1998 que estabelece a Convenção relativa às decisões de inibição de conduzir (98/C 216/01).

para a aplicação transfronteiriça uniforme das decisões de inibição de conduzir, que não entrou em vigor devido à ausência de ratificações por parte dos Estados-Membros (apenas sete Estados-Membros o ratificaram⁴⁵). Foi, por este motivo, revogado em 2016⁴⁶.

Com a adoção da Diretiva 2006/126/CE, em que as disposições pertinentes da anterior diretiva relativa à carta de condução (artigo 8.º da Diretiva 91/439/CEE)⁴⁷ foram parcialmente alteradas, a fim de atenuar o fenómeno do «turismo da carta de condução», parece ter sido dado um passo no sentido de levar as decisões de inibição de conduzir a produzirem efeitos à escala da União. No entanto, a redação da nova disposição, o artigo 11.º, n.º 4, da Diretiva 2006/126/CE, não proporcionou a clareza necessária. A disposição em questão foi interpretada pelo TJUE⁴⁸ em diversas ocasiões, devido a dúvidas decorrentes da sua redação e às diferentes situações em que se aplicam as inibições do direito de conduzir impostas aos residentes e aos não residentes. Além disso, tal como também salientado pelo TJUE⁴⁹, essa obrigação não é eficaz e executória enquanto não for implementado um sistema de intercâmbio de informações sobre as decisões de inibição de conduzir entre os Estados-Membros, que permita a todos os Estados-Membros verificar efetivamente se uma inibição do direito de conduzir imposta no estrangeiro está pendente ou foi imposta a um requerente de uma carta de condução.

Em consequência dos problemas acima descritos, no âmbito do atual quadro, os infratores não residentes só são objeto de uma inibição do direito de conduzir no país onde cometeram a infração, mas podem continuar a conduzir em todos os outros Estados-Membros da UE, exceto quando a inibição do direito de conduzir seja imposta pelo seu Estado-Membro de emissão. Trata-se de uma questão importante, se tivermos em conta o grave risco para a segurança rodoviária por parte dos condutores que circulam na UE e cuja carta de condução é suspensa, restringida ou retirada num dos Estados-Membros por infrações graves e reincidentes ao código da estrada.

Tanto assim é que, salvo no caso de uma proibição explícita nesse sentido (ou quando outros Estados-Membros não são devidamente informados de uma proibição pendente), o condutor não residente pode requerer uma nova carta de condução no seu país de residência para recuperar o direito de conduzir em toda a parte, uma vez que a nova carta de condução deve ser reconhecida, em princípio, mesmo no país da infração. Pode ser este igualmente o caso de um condutor a quem foi imposta uma inibição do direito de conduzir no seu próprio país que altere o seu local de residência antes de requerer uma nova carta de condução.

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES e UK.

⁴⁶ Regulamento (UE) 2016/95 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de janeiro de 2016, que revoga certos atos no domínio da cooperação policial e da cooperação judiciária em matéria penal (JO L 26 de 2.2.2016, p. 9).

⁴⁷ Diretiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução (JO L 237 de 24.8.1991, p. 1).

⁴⁸ Ver, em especial, o acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de novembro de 2008, Weber, C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; Acórdão do Tribunal de Justiça de 2 de dezembro de 2010, Scheffler, C-334-09, ECLI:EU:C:2010:731; Acórdão do Tribunal de Justiça de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, n.º 71; Acórdão do Tribunal de Justiça de 23 de abril de 2015, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; Acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de maio de 2015, Andreas Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Acórdão do Tribunal de Justiça de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, n.º 82.

A base jurídica para um intercâmbio de informações à escala da UE sobre as decisões de inibição de conduzir já está, de facto, consagrada na Diretiva 2006/126/CE⁵⁰ que determina explicitamente que os Estados-Membros se prestem mutuamente assistência na aplicação da presente diretiva e troquem informações sobre as cartas de condução que tenham emitido, trocado, substituído, renovado ou revogado, para o que utilizarão a rede de cartas de condução da UE criada para o efeito (ou seja, a RESPER). Além disso, a Diretiva (UE) 2015/413 pode também facilitar a aplicação coerciva, exigindo que o Estado-Membro em cujo território a infração tenha sido cometida informe o infrator sobre uma eventual inibição do direito de conduzir que acompanhe a infração alegadamente cometida.

Avaliação das medidas e opções políticas

As medidas no âmbito das diferentes opções políticas foram objeto de uma avaliação quantitativa e qualitativa dos impactos económicos e sociais (segurança rodoviária), bem como dos impactos nos direitos fundamentais. Foi definido o horizonte temporal de 2025-2050 para a avaliação dos impactos, em consonância com as projeções de base. No que diz respeito aos direitos fundamentais, os efeitos continuarão a ser controlados através de uma aplicação rigorosa das regras em matéria de proteção de dados, nomeadamente no âmbito da RESPER.

Prevê-se que o impacto económico e social da opção preferida em relação à produção de um efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir seja globalmente positivo e que a iniciativa aumente a segurança rodoviária em todos os Estados-Membros. O reforço da probabilidade de execução eficiente de uma decisão de inibição de conduzir emitida num contexto transfronteiriço aumenta igualmente o efeito dissuasor da prática de infrações à segurança rodoviária, independentemente das fronteiras dos Estados-Membros. O impacto social seria globalmente muito positivo, uma vez que as vítimas podem beneficiar da garantia de que as medidas relacionadas com infrações rodoviárias cometidas por estrangeiros não deixarão de ser aplicadas.

Os objetivos da iniciativa conduzirão a um aumento limitado dos custos operacionais da RESPER. No entanto, este aumento deve ser mais do que compensado pelos benefícios de salvar vidas humanas graças ao reforço da segurança rodoviária.

As empresas, as PME e as microempresas não deverão ser diretamente afetadas pela presente proposta legislativa.

• Direitos fundamentais

A determinação de um efeito à escala da UE das medidas de inibição de conduzir pode interferir com os direitos fundamentais protegidos pela Carta dos Direitos Fundamentais da UE⁵¹ (a Carta) e pela Convenção Europeia dos Direitos do Homem⁵² (CEDH).

A decisão do Estado-Membro de emissão de levar as inibições do direito de conduzir a produzir efeitos à escala da União limitará ainda mais a possibilidade de o infrator conduzir

⁵⁰ Artigo 15.º, artigo 7.º, n.º 5, e, de acordo com a jurisprudência, também o artigo 11.º, n.º 4, da referida diretiva.

⁵¹ JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

⁵² Conselho da Europa, Convenção Europeia para a Proteção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais, alterada pelos Protocolos n.ºs 11, 14 e 15, de 4 de novembro de 1950, STCE 5.

um veículo a motor na União, o que, dependendo da sua situação pessoal, pode afetar o exercício da sua atividade profissional, a sua vida familiar e as possibilidades de utilizar os seus veículos a motor. A proposta pode, por conseguinte, afetar vários direitos fundamentais: o direito de trabalhar ou a liberdade de empresa, o direito à vida familiar e o direito de propriedade. Além disso, os procedimentos previstos podem também afetar o direito das pessoas a um processo equitativo, o seu direito de defesa e o seu direito à proteção dos dados pessoais que lhes digam respeito.

Podem ser introduzidas restrições aos direitos fundamentais de um infrator se forem necessárias e corresponderem efetivamente a objetivos de interesse geral reconhecidos pela União. É este o caso sempre que o objetivo de interesse geral reconhecido pela União é a melhoria da segurança rodoviária. As restrições não excedem o necessário para atingir este objetivo: um condutor que tenha cometido tais infrações rodoviárias num Estado-Membro diferente daquele em que a sua carta de condução foi emitida, embora beneficie da livre circulação, deve enfrentar as mesmas consequências, quando lhe é retirada a carta de condução, que um condutor do Estado-Membro em que a infração foi cometida. Deve perder a carta de condução ou o direito de conduzir em toda a União. Caso contrário, só seria possível proteger a segurança rodoviária no Estado-Membro da infração, o que constituiria um resultado parcial e ineficaz.

Além disso, a proposta de diretiva inclui algumas salvaguardas importantes. A proposta prevê motivos para isenções, sempre que existam fundamentos substanciais para crer, com base em provas específicas e objetivas, que a execução da decisão de inibição de conduzir implicaria, nas circunstâncias especiais do caso, uma violação de um direito fundamental consagrado na Carta. É aplicável um outro motivo de isenção quando as garantias processuais dos procedimentos à revelia não são respeitadas, o qual se assemelha aos que se aplicam a outros instrumentos de reconhecimento mútuo desde a entrada em vigor da Decisão-Quadro 2009/299/JAI, que reforça os direitos processuais das pessoas e promove a aplicação do princípio do reconhecimento mútuo no que se refere às decisões proferidas na ausência do arguido⁵³.

Além disso, os Estados-Membros devem assegurar a existência de vias de recurso equivalentes às disponíveis num processo nacional semelhante no Estado-Membro em que a infração foi cometida e o infrator pode ainda recorrer da decisão que assegura o efeito, à escala da União, da inibição do direito de conduzir, suprimindo, caso obtenha ganho de causa, esse efeito e restringindo a inibição ao Estado-Membro da infração. Por outro lado, as autoridades terão de prestar informações sobre as possibilidades, à luz do direito nacional, de se fazer valer dessas vias de recurso, quando estas se tornarem aplicáveis, e em tempo útil, a fim de garantir o seu exercício efetivo.

Caso sejam aplicadas com proporcionalidade e complementadas por garantias processuais efetivas, tal como acima descrito, as medidas previstas na presente proposta são compatíveis com os requisitos relativos aos direitos fundamentais.

⁵³ Decisão-Quadro 2009/299/JAI do Conselho, de 26 de fevereiro de 2009, que altera as Decisões-Quadro 2002/584/JAI, 2005/214/JAI, 2006/783/JAI, 2008/909/JAI e 2008/947/JAI, e que reforça os direitos processuais das pessoas e promove a aplicação do princípio do reconhecimento mútuo no que se refere às decisões proferidas na ausência do arguido (JO L 81 de 27.3.2009, p. 24).

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Para a transmissão e comunicação entre autoridades, estão previstas soluções técnicas já existentes (como a RESPER, a rede de intercâmbio de informações relacionadas com as cartas de condução).

Seriam necessárias algumas alterações técnicas para garantir que a RESPER esteja em posição de trocar elementos adicionais relacionados com as decisões de inibição de conduzir. Cumpre notar, no entanto, que, de um modo geral, estes custos não serão provavelmente substanciais. Prevê-se que os Estados-Membros façam face aos seus próprios custos decorrentes da aplicação da diretiva proposta. Os custos associados estão relacionados com o tempo adicional despendido em investigações e com os custos associados à notificação do infrator estrangeiro.

Por último, é de salientar que, embora as inibições do direito de conduzir sejam frequentemente acompanhadas de sanções pecuniárias, a presente proposta exclui intencionalmente do seu âmbito de aplicação essas sanções e, como tal, não contribuirá para a sua aplicação.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, avaliação e comunicação de informações**

A proposta impõe à Comissão a obrigação de comunicar informações ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da diretiva proposta, incluindo, nomeadamente, o seu impacto na segurança rodoviária. O relatório da Comissão deve ser apresentado cinco anos após a transposição da diretiva proposta pelos Estados-Membros.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Artigo 1.º: Finalidade e objeto

A proposta visa assegurar um elevado nível de proteção dos utentes das estradas da União, estabelecendo regras que preveem levar as decisões de inibição de conduzir por infrações graves relacionadas com a segurança rodoviária cometidas num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução do infrator a produzir efeitos à escala da União. .

Artigo 2.º: Definições

O artigo 2.º inclui as definições de alguns conceitos essenciais constantes da proposta.

Estas incluem definições de conceitos como «decisão de inibição de conduzir», «Estado-Membro da infração» (em que a infração foi cometida), «Estado-Membro de emissão» (que emitiu a carta de condução) e «pessoa afetada».

A definição de «decisão de inibição de conduzir» abrange qualquer decisão final que imponha uma inibição do direito de conduzir relacionada com a prática de uma infração rodoviária que tenha por efeito retirar, restringir ou suspender a carta de condução ou o direito de conduzir, independentemente de ser considerada uma medida de segurança ou uma penalização ou uma sanção administrativa ou penal. Os conceitos de retirada, restrição e suspensão encontram-se igualmente definidos. A diretiva é aplicável a um número limitado de «infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária» bem definidas, nomeadamente a

condução sob o efeito do álcool, o excesso de velocidade, a condução sob a influência de substâncias psicotrópicas e a infração às regras de circulação rodoviária que cause a morte ou lesões corporais graves. Define ainda «condições adicionais» como condições que a pessoa afetada por uma decisão de inibição de conduzir deve preencher a fim de recuperar a sua carta de condução ou o seu direito de conduzir.

No caso de alguns conceitos, como «infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária», «veículo a motor», «carta de condução» e «residência habitual», são feitas referências cruzadas a definições constantes de outros instrumentos da União.

Artigo 3.º: Efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir

Estabelece o princípio de que uma decisão de inibição de conduzir emitida por um Estado-Membro a uma pessoa que não seja residente habitual nesse Estado-Membro e que seja titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro deve produzir efeitos à escala da União.

Artigo 4.º: Dever de notificação de uma decisão de inibição de conduzir

O Estado-Membro da infração deve notificar o Estado-Membro de emissão de qualquer decisão de inibição de conduzir com uma duração mínima de um mês. A notificação deve ser feita através de um certificado-tipo, transmitido entre os pontos de contacto nacionais dos dois Estados-Membros em causa.

Artigo 5.º: Certificado-tipo e meio de transmissão

Esta disposição habilita a Comissão a adotar um ato de execução para estabelecer o formato e o conteúdo do certificado-tipo antes da data de transposição da diretiva. Os elementos mais importantes que o certificado deve conter são enumerados nesta disposição.

Este artigo estabelece igualmente regras sobre as línguas em que o certificado pode ser transmitido e especifica que o certificado deve ser transmitido através da RESPER.

Artigo 6.º: Assegurar o efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir

O Estado-Membro de emissão deve tomar as medidas adequadas para garantir que a decisão de inibição de conduzir produza efeitos à escala da União, a menos que se aplique um dos motivos de isenção previstos no artigo 8.º.

Nos casos em que a decisão de inibição de conduzir consista na retirada da carta de condução ou na privação do direito de conduzir, o Estado-Membro de emissão deve retirar a carta de condução. A pessoa afetada deverá reaver a carta de condução ou o direito de conduzir em conformidade com as regras aplicáveis nesse Estado-Membro em circunstâncias semelhantes. Esse Estado-Membro deve ter igualmente em conta, na medida do possível, qualquer parte das condições que a pessoa afetada já tenha cumprido no Estado-Membro da infração, a fim de recuperar a carta de condução ou o direito de conduzir.

Nos casos em que a inibição do direito de conduzir consista numa suspensão ou restrição da carta de condução ou do direito de conduzir, a medida tomada pelo Estado-Membro de emissão deve limitar-se a garantir que a inibição à escala da União tenha a mesma duração que a imposta pelo Estado-Membro da infração, independentemente de esse Estado-Membro impor condições à pessoa afetada para esta recuperar a carta de condução ou o direito de conduzir.

Artigo 7.º: Efeitos das decisões de inibição de conduzir no Estado-Membro da infração

Este artigo esclarece que a diretiva e, em especial, a aplicação de quaisquer motivos de isenção previstos no artigo 8.º pelo Estado-Membro de emissão não impedem a execução da decisão de inibição de conduzir imposta pelo Estado-Membro da infração no seu território.

Além disso, esclarece que, quando uma inibição do direito de conduzir imposta por esse Estado-Membro da infração inclua condições que a pessoa afetada deve cumprir para recuperar a carta de condução ou o direito de conduzir, esse Estado-Membro pode continuar a aplicar a inibição no seu território até que as condições sejam cumpridas.

Artigo 8.º: Motivos de isenção

O artigo 8.º estabelece uma lista exaustiva de motivos de isenção, na base dos quais o Estado-Membro de emissão é obrigado a recusar a aplicação da inibição de conduzir à escala da União, bem como uma lista de motivos de isenção adicionais na base dos quais pode recusar conferir tal efeito à escala da União.

A lista enumera os seguintes motivos de isenção: o carácter incompleto do certificado; o limite de idade da pessoa afetada; uma imunidade ou privilégio; ou o facto de o período remanescente da inibição do direito de conduzir ser inferior a um mês.

Antes de invocar um eventual motivo de isenção, o Estado-Membro de emissão deve consultar o Estado-Membro da infração.

Artigo 9.º: Prazos

Este artigo estabelece que o Estado-Membro de emissão deve tomar a medida que leva a inibição de conduzir a produzir efeitos à escala da União, o mais tardar 15 dias após a receção do certificado.

Em casos específicos em que não lhe seja possível cumprir o prazo fixado para a fase de reconhecimento, o Estado-Membro de emissão deve informar e consultar o Estado-Membro da infração, embora continue obrigado a levar, sem demora, a decisão de inibição de conduzir, a produzir efeitos à escala da União,.

Artigo 10.º: Consultas entre os Estados-Membros

Este artigo prevê que os Estados-Membros procedam a consultas recíprocas, através dos meios adequados e sem demora, a fim de assegurar a aplicação eficaz da presente diretiva.

Artigo 11.º: Informações a prestar pelo Estado-Membro de emissão

Este artigo prevê a comunicação obrigatória de informações pelo Estado-Membro de emissão ao Estado-Membro da infração sobre os diferentes aspetos e etapas do procedimento.

Artigo 12.º: Informações a prestar pelo Estado-Membro da infração

Nos termos deste artigo, o Estado-Membro da infração deve informar o Estado-Membro de emissão das circunstâncias que possam afetar a decisão inicial que impõe a inibição do direito de conduzir e do termo da mesma no seu território.

Artigo 13.º: Obrigação de informar a pessoa afetada

O Estado-Membro de emissão deve notificar a pessoa afetada de uma decisão ou medida tomada em relação à inibição do direito de conduzir. É feita uma referência específica às informações a partilhar sobre as vias de recurso disponíveis nos termos da legislação do Estado-Membro de emissão.

Artigo 14.º: Vias de recurso

Este artigo prevê a obrigação dos Estados-Membros de assegurar a existência de vias de recurso adequadas contra as decisões tomadas nos termos da presente diretiva. Esclarece que a decisão de inibição do direito de conduzir notificada pelo Estado-Membro da infração só deve ser contestada no âmbito de uma ação intentada no Estado-Membro da infração.

Artigo 15.º: Pontos de contacto nacionais

Os Estados-Membros devem criar pontos de contacto nacionais. Em conformidade com o artigo 4.º, estes pontos de contacto nacionais transmitem os certificados. Devem igualmente cooperar com as autoridades envolvidas na execução das decisões de inibição de conduzir.

Artigo 16.º: Estatísticas

Nos termos deste artigo, os Estados-Membros devem recolher regularmente dados das autoridades competentes e manter estatísticas exaustivas sobre as decisões de inibição de conduzir. As estatísticas recolhidas devem ser transmitidas anualmente à Comissão. A recolha de dados exaustivos sobre as inibições de conduzir é necessária para permitir uma avaliação rigorosa do funcionamento do mecanismo estabelecido pela presente diretiva.

Artigo 17.º: Procedimento de comité

Este artigo estabelece o procedimento de adoção do ato de execução a que se refere o artigo 5.º.

Artigo 18.º: Relação com outros atos jurídicos

Este artigo estabelece que a presente diretiva não afeta os direitos e obrigações decorrentes da legislação da União em matéria de cooperação judiciária nem os direitos dos suspeitos e dos arguidos.

Artigo 19.º: Transposição

Os Estados-Membros têm de transpor as disposições da diretiva dentro de um determinado prazo e notificar essas medidas nacionais à Comissão.

Artigo 20.º: Relatório sobre a aplicação

É estabelecida e imposta à Comissão uma obrigação de comunicação de informações no que diz respeito à aplicação da diretiva proposta.

Artigo 21.º: Entrada em vigor e aplicação

Trata-se de uma disposição geral, que estipula que a diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial.

Artigo 22.º: Destinatários

Trata-se de uma disposição geral que especifica que a diretiva tem como destinatários os Estados-Membros.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas decisões de inibição de conduzir

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, alínea c),

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A melhoria da segurança rodoviária é um objetivo fulcral da política de transportes da União. A Comissão reafirmou, no quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030³, o seu ambicioso objetivo de se aproximar de zero vítimas mortais e de zero feridos graves nas estradas europeias até 2050 («Visão Zero») e o seu objetivo de médio prazo de reduzir o número de mortes e feridos graves em 50 % até 2030.
- (2) A fim de alcançar o objetivo de melhorar a segurança rodoviária, na Declaração de Valeta sobre a segurança rodoviária, de 29 de março de 2017, os ministros dos transportes dos Estados-Membros apelaram ao reforço do quadro jurídico da União em matéria de segurança rodoviária, com especial destaque para a necessidade de os Estados-Membros cooperarem no domínio das decisões de inibição de conduzir dos condutores não residentes.
- (3) Em razão da livre circulação de pessoas e do aumento do tráfego rodoviário internacional, são frequentemente impostas inibições do direito de conduzir por outros Estados-Membros que não aquele em que o condutor reside habitualmente e que emitiu a carta de condução.
- (4) Até à data, um Estado-Membro diferente daquele em que o condutor habitualmente reside pode tomar medidas, em conformidade com a sua legislação nacional, e na sequência de um comportamento ilícito no seu território por parte do titular de uma

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ SWD(2019) 283 final.

carta de condução obtida noutro Estado-Membro, que têm por efeito a recusa em reconhecer a validade das cartas de condução emitidas por outros Estados-Membros e, por conseguinte, uma restrição do direito de conduzir da pessoa afetada. No entanto, o âmbito de aplicação dessas medidas está limitado ao território do Estado-Membro em que ocorreu o comportamento ilícito e o seu efeito limita-se à recusa em reconhecer a validade dessa carta de condução nesse território. Por conseguinte, se o Estado-Membro que emitiu a carta de condução não tomar quaisquer medidas, essa carta de condução continua a ser reconhecida em todos os outros Estados-Membros. Trata-se de um cenário que impede a consecução de um nível mais elevado de segurança rodoviária na União. Os condutores sobre os quais recaia uma inibição do direito de conduzir num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução não devem escapar aos efeitos dessa medida quando se encontrem num Estado-Membro diferente do da infração.

- (5) A fim de assegurar um elevado nível de proteção de todos os utentes das estradas da União, torna-se necessário estabelecer regras específicas para a aplicação, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir impostas por um Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução do infrator, decorrentes de infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.
- (6) No entanto, a aplicação da presente diretiva não deve exigir a harmonização das regras nacionais relativas à definição de infrações rodoviárias, à sua natureza jurídica e às sanções aplicáveis a essas infrações. Em especial, o efeito das inibições do direito de conduzir à escala da União deve ser prosseguido independentemente de as medidas nacionais no Estado-Membro da infração serem consideradas administrativas ou penais.
- (7) A presente diretiva não deve prejudicar as regras relativas à cooperação policial e judiciária em matéria penal e ao reconhecimento mútuo das decisões judiciais conexas. Além disso, não deve afetar a possibilidade de as autoridades judiciais dos Estados-Membros executarem as decisões que emitiram, em especial as decisões de natureza penal.
- (8) A presente diretiva tem precisamente a finalidade de permitir que a União prossiga o objetivo de melhorar a segurança rodoviária em toda a União. Como sustentou o Tribunal de Justiça, as medidas destinadas a melhorar a segurança rodoviária fazem parte da política de transportes e podem, assim, ser adotadas ao abrigo do artigo 91.º, n.º 1, alínea c) do Tratado⁴, na medida em que são abrangidas pelo conceito de «[m]edidas que permitam aumentar a segurança dos transportes», na aceção desta disposição⁵.
- (9) As inibições do direito de conduzir resultantes de infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária podem consistir na retirada, restrição ou suspensão da carta de condução ou do direito de conduzir do infrator. Se a infração tiver sido cometida no Estado-Membro que emitiu a carta de condução, pode também consistir na sua anulação. Assim sendo, deve ser através da aplicação de todas estas medidas pelo Estado-Membro que emitiu a carta de condução que devem ser alcançados os efeitos, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir.

⁴ JO C 202 de 7.6.2016.

⁵ Acórdão do Tribunal de Justiça (Grande Secção) de 6 de maio de 2014, Comissão/Parlamento e Conselho, C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298, n.º 43.

- (10) Uma vez que a condução sob a influência de álcool (conduzir com um teor de álcool no sangue superior ao valor máximo permitido por lei), o excesso de velocidade (exceder os limites de velocidade em vigor para a estrada ou o tipo de veículo em causa) e a condução sob a influência de substâncias psicotrópicas constituem as principais causas de acidentes de viação e de vítimas mortais na União, deve ser aplicado o maior rigor possível nos casos relacionados com essas infrações, que devem, por conseguinte, ser considerados «infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária» para efeitos da presente diretiva. Além disso, dada a sua gravidade, as infrações rodoviárias que resultam em morte ou em lesões corporais graves da vítima devem também ser consideradas infrações graves.
- (11) As inibições do direito de conduzir impostas por um Estado-Membro a uma pessoa que não seja residente habitual, na aceção do artigo 17.º da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO], e que seja titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro, devem produzir efeitos em todo o território da União, em termos semelhantes aos das inibições do direito de conduzir impostas a pessoas titulares de cartas de condução emitidas por esse Estado-Membro. Tendo igualmente em conta o princípio da autonomia processual, os Estados-Membros devem ser livres de decidir qual a melhor forma de alcançar esse resultado em conformidade com o seu direito nacional. No entanto, há que ter em conta o facto de que, quando um Estado-Membro impõe uma inibição do direito de conduzir a uma pessoa com residência habitual nesse Estado-Membro, mas que é titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro, o primeiro tem o direito de trocar a carta para efeitos da aplicação dessa inibição do direito de conduzir, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO].
- (12) O Estado-Membro que impôs a inibição do direito de conduzir («Estado-Membro da infração») deve notificar o Estado-Membro que emitiu a carta de condução da pessoa afetada («Estado-Membro de emissão») de qualquer decisão de inibição de conduzir imposta por um período de um mês ou mais a essa pessoa, a fim de ativar os procedimentos necessários a assegurar o efeito, à escala da União, da decisão de inibição de conduzir. Essa notificação deve ser transmitida através de um certificado-tipo, por forma a assegurar um intercâmbio de informações harmonioso, fiável e eficaz entre os Estados-Membros.
- (13) O certificado-tipo deve conter um conjunto mínimo de dados que permitam a correta aplicação da presente diretiva, nomeadamente a autoridade do Estado-Membro da infração que impõe a inibição do direito de conduzir, a infração grave às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária cometida, a consequente inibição do direito de conduzir, a pessoa afetada e os procedimentos seguidos para a imposição da inibição do direito de conduzir. O referido certificado deve igualmente ser traduzido para uma língua oficial do Estado-Membro de emissão ou para qualquer outra língua que o Estado-Membro de emissão tenha aceite, por forma a assegurar um tratamento rápido por parte do destinatário. A prestação destas informações é suficiente para que o certificado-tipo possa garantir a eficácia sem obrigar os Estados-Membros a partilhar informações em quantidade desproporcionada ou excessiva.
- (14) A imposição de inibições do direito de conduzir em consequência de condutas ilícitas contribui para garantir um elevado nível de segurança rodoviária na União. Com base no princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas nos Estados-Membros, as medidas relativas à retirada, anulação, suspensão ou restrição de uma carta de condução emitida pelo Estado-Membro de emissão são automaticamente

reconhecidas por todos os outros Estados-Membros. Por conseguinte, o Estado-Membro de emissão deve ser obrigado a assegurar que as decisões de inibição de conduzir adotadas por outros Estados-Membros sejam reconhecidas por todos. Assim, após a notificação da decisão de inibição de conduzir imposta e a menos que seja aplicável ou invocado um motivo de isenção, o Estado-Membro de emissão deve tomar as medidas adequadas para alargar o efeito dessa decisão à União.

- (15) A medida tomada pelo Estado-Membro de emissão deve variar em função da natureza específica da inibição do direito de conduzir. Uma vez que têm necessariamente consequências diferentes, a retirada, suspensão ou restrição de uma carta de condução ou do direito de conduzir exigem a aplicação de procedimentos diferentes, no respeito pelas competências dos Estados-Membros envolvidos. Em especial, no que se refere especificamente à retirada, a pessoa afetada deve poder recuperar a carta de condução ou o direito de conduzir em conformidade com as regras aplicáveis em circunstâncias idênticas no Estado-Membro de emissão. No que diz respeito à suspensão ou restrição, deve garantir-se que o efeito, à escala da União, dessas medidas se refira apenas à sua duração, mesmo que a inibição do direito de conduzir preveja condições adicionais, uma vez que o objetivo principal dessas medidas é impedir temporária ou parcialmente a pessoa afetada de conduzir e não determinar de que forma essa pessoa deve recuperar o seu direito de conduzir no Estado-Membro de emissão.
- (16) Em princípio, a presente diretiva não deve limitar a possibilidade de os Estados-Membros aplicarem as inibições do direito de conduzir no seu território. Por conseguinte, o Estado-Membro da infração deve poder continuar a aplicar, em conformidade com as suas regras nacionais e com efeitos limitados ao seu território, as inibições do direito de conduzir e quaisquer condições adicionais aí estabelecidas enquanto a pessoa afetada não as cumprir.
- (17) No entanto, é igualmente importante ter em conta que a avaliação do cumprimento dos requisitos estabelecidos no direito da União para a obtenção de uma carta de condução é da competência do Estado-Membro de emissão. A aplicação de condições adicionais no Estado-Membro de emissão também não deve resultar na duplicação dos requisitos que a pessoa afetada deve cumprir para provar que a recuperação de uma carta de condução ou do direito de conduzir não representa um perigo para a segurança rodoviária na União. Nesse sentido, se o Estado-Membro de emissão tiver adotado medidas para assegurar o efeito, à escala da União, da decisão de inibição de conduzir e tiver, subsequentemente, reavaliado se a pessoa afetada está em condições de recuperar uma carta de condução ou o direito de conduzir, essa avaliação deve ser reconhecida em toda a União e, por conseguinte, também no Estado-Membro da infração.
- (18) A aplicação de medidas pelo Estado-Membro de emissão deverá servir o objetivo de garantir que uma decisão de inibição de conduzir produza efeitos à escala da União e não deve exigir uma nova avaliação dos factos que deram origem à inibição do direito de conduzir. No entanto, a fim de garantir que o efeito à escala da União não seja contrário ao princípio da proporcionalidade, aos direitos fundamentais ou às exceções previstos na legislação do Estado-Membro de emissão, é conveniente estabelecer um conjunto de motivos pelos quais o Estado-Membro de emissão fica isento da obrigação de adotar medidas.
- (19) No interesse da segurança rodoviária e a fim de proporcionar segurança jurídica à pessoa afetada e ao Estado-Membro da infração, o Estado-Membro de emissão deve assegurar o efeito, à escala da União, da decisão de inibição de conduzir ou aplicar um

motivo de isenção num prazo tão breve quanto possível, mas nunca superior a 15 dias, após ter sido notificado dessa decisão. Esta obrigação não deve prejudicar as situações em que se verifiquem circunstâncias excecionais que impeçam o cumprimento desse prazo. Porém, mesmo nesses casos excecionais, o Estado-Membro de emissão deve agir sem demora injustificada e informar o Estado-Membro da infração sobre o período e o motivo do atraso.

- (20) A correta aplicação da presente diretiva pressupõe uma comunicação estreita, rápida e eficaz entre as autoridades nacionais competentes envolvidas. Neste sentido, as autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros devem consultar-se mutuamente, sempre que necessário, através dos meios adequados. Além disso, em casos específicos bem definidos, tanto o Estado-Membro de emissão como o Estado-Membro da infração devem, sem demora, transmitir entre si informações importantes sobre a aplicação da presente diretiva. Devem fazê-lo quando se trate da adoção de medidas que levem as decisões de inibição de conduzir, as decisões tomadas com base em isenções, o termo das inibições do direito de conduzir e quaisquer circunstâncias que afetem as inibições do direito de conduzir inicialmente impostas a produzirem efeitos à escala da União.
- (21) Depois de notificado de uma decisão de inibição de conduzir e de a levar a produzir efeitos à escala da União, o Estado-Membro de emissão deve informar sem demora a pessoa afetada, a fim de lhe permitir o exercício de direitos fundamentais, como o direito a ser ouvida e a contestar as decisões perante os órgãos jurisdicionais nacionais competentes.
- (22) Os Estados-Membros devem assegurar a existência de vias de recurso adequadas contra as medidas tomadas nos termos da presente diretiva, equivalentes às disponíveis em processos nacionais semelhantes, bem como a prestação de informações sobre essas vias de recurso quando estas se tornarem aplicáveis, e em tempo útil, a fim de garantir o seu exercício efetivo. Deve, no entanto, esclarecer-se que a decisão de inibição de conduzir notificada nos termos do artigo 4.º, n.º 1, só pode ser contestada no âmbito de uma ação intentada no Estado-Membro da infração.
- (23) A proteção das pessoas singulares, no caso do tratamento dos seus dados pessoais, é um direito fundamental. Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia⁶ e o artigo 16.º, n.º 1, do Tratado, todas as pessoas têm direito à proteção dos dados de caráter pessoal que lhes digam respeito. Deve aplicar-se ao tratamento dos dados pessoais, no contexto da presente diretiva, em conformidade com o respetivo âmbito de aplicação, a legislação da União pertinente, nomeadamente o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ e a Diretiva(EU) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸.

⁶ JO C 202 de 7.6.2016, p. 391.

⁷ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁸ Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados, e que revoga a Decisão-Quadro 2008/977/JAI do Conselho (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

- (24) A presente diretiva estabelece a base jurídica para o intercâmbio de dados pessoais para efeitos de aplicação das decisões de inibição de conduzir impostas por um Estado-Membro diferente do Estado-Membro de emissão. Esta base jurídica está em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, alínea c), e, quando aplicável, com o artigo 10.º do Regulamento (CE) 2016/679 e com o artigo 8.º da Diretiva 2016/680. O intercâmbio de dados pessoais com o Estado-Membro de emissão deve limitar-se ao necessário para cumprir as obrigações estabelecidas na presente diretiva.
- (25) A fim de assegurar um intercâmbio de informações harmonioso, fiável e eficaz, cada Estado-Membro deve designar um ponto de contacto nacional para efeitos da presente diretiva. Deve ainda assegurar que os respetivos pontos de contacto nacionais cooperem com as autoridades competentes encarregadas da aplicação das medidas de inibição do direito de conduzir abrangidas pela presente diretiva, em especial para assegurar que todas as informações necessárias sejam partilhadas em tempo útil.
- (26) Os Estados-Membros devem recolher regularmente estatísticas exaustivas sobre a aplicação da presente diretiva e enviá-las anualmente à Comissão. Com base nestas e noutras informações, a Comissão deverá avaliar o impacto da aplicação da presente diretiva na segurança rodoviária e apresentar, de cinco em cinco anos, um relatório sobre os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, acompanhado, se for caso disso, de propostas legislativas para a sua alteração.
- (27) A presente diretiva não deverá afetar os direitos e obrigações decorrentes de outra legislação aplicável da União, nomeadamente a Decisão-Quadro 2008/947/JAI⁹ do Conselho e a Decisão-Quadro 2005/214/JAI¹⁰ do Conselho, nem os direitos dos suspeitos e arguidos previstos na Diretiva 2010/64/EU¹¹, na Diretiva 2012/13/UE¹², na Diretiva 2013/48/UE¹³, na Diretiva (UE) 2016/343¹⁴, na Diretiva (UE) 2016/800¹⁵ e na Diretiva (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶.
- (28) Os Estados-Membros devem poder celebrar acordos ou convénios bilaterais ou multilaterais com outros Estados-Membros, a fim de complementar e facilitar o sistema estabelecido pela presente diretiva. No entanto, só devem fazê-lo na medida

⁹ Decisão-Quadro 2008/947/JAI, de 27 de novembro de 2008, respeitante à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sentenças e decisões relativas à liberdade condicional para efeitos da fiscalização das medidas de vigilância e das sanções alternativas (JO L 337 de 16.12.2008, p. 102).

¹⁰ Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho, de 24 de fevereiro de 2005, relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias (JO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

¹¹ Diretiva 2010/64/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal (JO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

¹² Diretiva 2012/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal (JO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

¹³ Diretiva 2013/48/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2013, relativa ao direito de acesso a um advogado em processo penal e nos processos de execução de mandados de detenção europeus, e ao direito de informar um terceiro aquando da privação de liberdade e de comunicar, numa situação de privação de liberdade, com terceiros e com as autoridades consulares (JO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

¹⁴ Diretiva (UE) 2016/343 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativa ao reforço de certos aspetos da presunção de inocência e do direito de comparecer em julgamento em processo penal (JO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

¹⁵ Diretiva (UE) 2016/800 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa a garantias processuais para os menores suspeitos ou arguidos em processo penal (JO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

¹⁶ Diretiva (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2016, relativa ao apoio judiciário para suspeitos e arguidos em processo penal e para as pessoas procuradas em processos de execução de mandados de detenção europeus (JO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

em que tais acordos ou convénios permitam aprofundar ou alargar as disposições da presente diretiva e contribuam para simplificar ou facilitar ainda mais os procedimentos destinados a levar as decisões de inibição de conduzir a produzirem efeitos à escala da União, e, por conseguinte, na medida em que permitam um nível mais elevado de segurança rodoviária.

- (29) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação da presente Diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito ao estabelecimento do formato e do conteúdo do certificado-tipo para notificar uma decisão de inibição de conduzir. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.
- (30) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar o efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir decorrentes de infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, com o objetivo de melhorar os níveis de segurança rodoviária em toda a União, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, mas podem, em razão da sua dimensão e dos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, esta pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia¹⁸. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (31) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do disposto no artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹ e emitiu um parecer em [DD/MM/AAAA],

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Finalidade e objeto

A presente diretiva visa assegurar um nível elevado de proteção de todos os utentes das estradas da União. Para o efeito, estabelece regras que preveem um efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir por infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária cometidas num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução da pessoa afetada.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

¹⁷ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

¹⁸ JO C 202 de 7.6.2016, p. 13.

¹⁹ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- 1) «Decisão de inibição de conduzir»: qualquer decisão relativa à prática de uma infração grave às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária, que tenha por efeito retirar, restringir ou suspender a carta de condução ou o direito de conduzir de um condutor de um veículo a motor, da qual já não caiba recurso, independentemente de constituir uma sanção principal, acessória ou complementar ou uma medida de segurança e de ser considerada uma medida administrativa ou penal;
- 2) «Retirada»: a revogação da carta de condução ou do direito de conduzir ou do seu reconhecimento;
- 3) «Suspensão»: a limitação temporária da validade da carta de condução ou do direito de conduzir ou do seu reconhecimento, durante um período determinado ou uma combinação de um período determinado e do cumprimento de condições adicionais;
- 4) «Restrição»: a limitação parcial da validade da carta de condução ou do direito de conduzir ou do seu reconhecimento, durante um período determinado ou sob reserva do cumprimento de condições adicionais ou por força de uma combinação de ambos;
- 5) «Condições adicionais»: condições que não o decorrer de um período determinado que uma pessoa afetada por uma decisão de inibição de conduzir deve cumprir para reaver o seu direito de conduzir ou a sua carta de condução;
- 6) «Estado-Membro da infração»: o Estado-Membro em que foi emitida uma decisão de inibição de conduzir;
- 7) «Estado-Membro de emissão»: o Estado-Membro que emitiu a carta de condução da pessoa afetada e ao qual uma decisão de inibição de conduzir é transmitida em conformidade com o disposto na presente diretiva;
- 8) «Veículo a motor»: um veículo a motor na aceção do artigo 2.º, ponto 4, da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO];
- 9) «Carta de condução»: uma carta de condução na aceção do artigo 2.º, ponto 1, da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO];
- 10) «Pessoa afetada»: a pessoa singular contra a qual é emitida uma decisão de inibição de conduzir;
- 11) «Infração grave às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária»:
 - a) Condução sob a influência de álcool na aceção do artigo 3.º, alínea g), da Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰;
 - b) Excesso de velocidade na aceção do artigo 3.º, alínea d), da Diretiva (UE) 2015/413;
 - c) Condução sob a influência de substâncias psicotrópicas na aceção do artigo 3.º, alínea h), da Diretiva (UE) 2015/413;
 - d) Uma conduta que viole as regras de trânsito rodoviário e que tenha causado a morte ou lesões corporais graves;
- 12) «Residência habitual»: a residência habitual em conformidade com o artigo 17.º da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO].

²⁰ Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

Artigo 3.º

Efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir

Em conformidade com a presente diretiva, os Estados-Membros devem assegurar que uma decisão de inibição de conduzir emitida por um Estado-Membro a uma pessoa que não tenha a sua residência habitual nesse Estado-Membro e é titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro produza efeitos em todo o território da União.

Artigo 4.º

Dever de notificação de uma decisão de inibição de conduzir

1. O Estado-Membro da infração deve notificar o Estado-Membro de emissão de qualquer decisão de inibição de conduzir imposta por um período igual ou superior a um mês a uma pessoa que não tenha a sua residência habitual no Estado-Membro da infração e seja titular de uma carta de condução emitida pelo Estado-Membro de emissão.
2. A notificação a que se refere o n.º 1 deve ser efetuada através de um certificado-tipo, tal como previsto no artigo 5.º e em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 3.
3. O ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração deve preencher, assinar e transmitir o certificado diretamente ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão, que deve remetê-lo à autoridade competente para assegurar o efeito, à escala da União, da decisão de inibição de conduzir. A carta de condução da pessoa afetada, caso tenha sido apreendida, e a decisão inicial que impõe a inibição do direito de conduzir ou uma cópia autenticada da mesma devem ser igualmente remetidas ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão pelo ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração. O Estado-Membro da infração não é obrigado a traduzir a decisão inicial ou a respetiva cópia autenticada.

Artigo 5.º

Certificado-tipo e meio de transmissão

1. Antes de [data de transposição fixada no artigo 19.º], a Comissão deve estabelecer, por meio de um ato de execução, o formato e o conteúdo do certificado-tipo para efeitos de notificação de uma decisão de inibição de conduzir. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.
2. O certificado deve conter as seguintes informações:
 - a) Informações sobre a autoridade que impôs a inibição do direito de conduzir no Estado-Membro da infração;
 - b) A descrição da infração grave às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária e os factos que determinaram a imposição da inibição do direito de conduzir;
 - c) O nome e endereço da pessoa afetada, bem como o número da carta de condução e, se necessário, dos documentos de identificação nacionais da pessoa afetada, se disponíveis;

- d) As disposições jurídicas aplicáveis do Estado-Membro da infração;
 - e) Os procedimentos seguidos e o âmbito e conteúdo exatos da inibição do direito de conduzir, incluindo, se for caso disso, a data em que a suspensão ou a restrição deixa de produzir efeitos, bem como quaisquer condições adicionais estabelecidas pelos Estados-Membros da infração;
 - f) A duração (em dias) do período de inibição do direito de conduzir imposto pelo Estado-Membro da infração que já tenha sido cumprido nesse Estado-Membro, se for caso disso.
3. O Estado-Membro da infração deve facultar ao Estado-Membro de emissão uma tradução do certificado numa língua oficial do Estado-Membro de emissão ou em qualquer outra língua que o Estado-Membro de emissão tenha aceite nos termos do n.º 4.
 4. Os Estados-Membros podem indicar, em qualquer momento, numa declaração dirigida à Comissão, que aceitam traduções dos certificados numa ou em várias línguas oficiais da União que não a(s) sua(s). Esta declaração pode ser retirada em qualquer momento. A Comissão deve disponibilizar as declarações e comunicar a sua eventual retirada a todos os Estados-Membros.
 5. O ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração deve transmitir o certificado diretamente ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão através da rede de cartas de condução da UE a que se refere o artigo 19.º, n.º 1, da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO] («RESPER»).

Artigo 6.º

Assegurar o efeito, à escala da União, das decisões de inibição de conduzir

1. Na sequência da notificação de uma decisão de inibição de conduzir em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, e a menos que se aplique um dos motivos de isenção previstos no artigo 8.º, o Estado-Membro de emissão deve tomar as medidas adequadas para garantir que a decisão de inibição de conduzir produza efeitos à escala da União.
2. Caso a inibição do direito de conduzir consista numa retirada, as medidas tomadas pelo Estado-Membro de emissão devem cumprir as seguintes condições:
 - a) O Estado-Membro de emissão deve retirar a carta de condução ou o direito de conduzir da pessoa afetada;
 - b) A pessoa afetada pode recuperar a carta de condução ou o direito de conduzir em conformidade com as regras nacionais do Estado-Membro de emissão;
 - c) O Estado-Membro de emissão deve ter em conta, na medida do possível, qualquer parte das condições adicionais impostas à pessoa afetada para recuperar o direito de conduzir que já tenha sido cumprida no Estado-Membro da infração.
3. Caso a inibição do direito de conduzir consista numa suspensão ou restrição, as medidas tomadas pelo Estado-Membro de emissão devem cumprir as seguintes condições:
 - a) O Estado-Membro de emissão deve suspender ou restringir a validade da carta de condução ou o direito de conduzir da pessoa afetada até à data em que a

suspensão ou restrição imposta e notificada pelo Estado-Membro da infração deixe de produzir efeitos;

- b) Se a suspensão ou restrição imposta e notificada pelo Estado-Membro da infração estiver concomitantemente sujeita ao decorrer de um período determinado e ao cumprimento de condições adicionais, o Estado-Membro de emissão deve ter apenas em conta o período determinado;
 - c) Sempre que uma restrição seja imposta e notificada pelo Estado-Membro da infração, deve a mesma ser tida em conta na medida em que seja compatível com a legislação do Estado-Membro de emissão em termos da sua natureza ou duração.
4. Sem prejuízo do motivo de isenção previsto no artigo 8.º, n.º 1, alínea a), ao adotar medidas nos termos do presente artigo, o Estado-Membro de emissão baseia-se nas informações e factos transmitidos pelo Estado-Membro da infração, a que fica vinculado, em conformidade com o artigo 5.º.

Artigo 7.º

Efeitos das decisões de inibição de conduzir no Estado-Membro da infração

- 1. A presente diretiva não obsta a que o Estado-Membro da infração execute a decisão de inibição de conduzir no seu território e em conformidade com a respetiva legislação nacional.
- 2. Caso uma decisão de inibição de conduzir, que contenha condições adicionais, tenha sido notificada ao Estado-Membro de emissão em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, o Estado-Membro da infração pode continuar a aplicar essa decisão de inibição de conduzir no seu território enquanto a pessoa afetada não cumprir essas condições.
- 3. No entanto, o Estado-Membro da infração deve considerar que as condições adicionais associadas a uma decisão de inibição de conduzir notificada em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, se encontram preenchidas se, na sequência de uma avaliação positiva, o Estado-Membro de emissão entender que a pessoa afetada cumpre as condições aplicáveis no Estado-Membro de emissão para recuperar o direito de conduzir ou a carta de condução ou para requerer uma nova carta.

Artigo 8.º

Motivos de isenção

- 1. O Estado-Membro de emissão não deve tomar as medidas referidas no artigo 6.º, n.º 1, se:
 - a) O certificado a que se refere o artigo 5.º estiver incompleto ou manifestamente incorreto e as informações em falta ou as informações corretas não tiverem sido fornecidas em conformidade com o n.º 3 do presente artigo;
 - b) A decisão de inibição de conduzir já tiver sido plenamente aplicada no Estado-Membro da infração;
 - c) A decisão de inibição de conduzir tiver prescrito nos termos da legislação do Estado-Membro de emissão;

- d) Existir um privilégio ou imunidade nos termos da legislação do Estado-Membro de emissão que impeça a execução da decisão de inibição de conduzir;
 - e) No momento da adoção das medidas a que se refere o artigo 6.º, n.º 3, o período remanescente da suspensão ou da restrição a cumprir em conformidade com a decisão de inibição de conduzir for inferior a um mês;
 - f) O processo judicial tiver decorrido e, de acordo com o certificado, a pessoa afetada não tiver comparecido pessoalmente no julgamento de que resultou a adoção da inibição do direito de conduzir, a menos que o certificado ateste que, em conformidade com outros requisitos processuais definidos na legislação do Estado-Membro da infração, ocorreu uma das seguintes circunstâncias:
 - i) a pessoa afetada foi notificada pessoalmente, em tempo útil, e foi desse modo informada da data e do local previstos para o julgamento que conduziu à decisão de inibição de conduzir, ou recebeu efetivamente por outros meios uma informação oficial da data e do local previstos para o julgamento de tal forma que tenha ficado inequivocamente estabelecido que essa pessoa tinha conhecimento do julgamento previsto e foi atempadamente informada de que essa decisão de inibição de conduzir poderia ser proferida se não comparecesse ao julgamento,
 - ii) tendo conhecimento do julgamento previsto, a pessoa afetada conferiu mandato a um advogado, designado por si ou pelo Estado, para a defender no julgamento e foi efetivamente defendida por esse advogado no julgamento, ou
 - iii) depois de ter sido notificada da decisão de inibição de conduzir e de ter sido expressamente informada do direito a novo julgamento ou a recurso no qual a pessoa afetada teria o direito de estar presente e que permitiria a reapreciação do mérito da causa, incluindo a apreciação de novas provas, e poderia conduzir à revogação da decisão de inibição de conduzir inicial, essa pessoa declarou expressamente que não contestava a decisão de inibição de conduzir, ou não requereu novo julgamento ou recurso dentro do prazo aplicável;
 - g) Em circunstâncias excecionais, existem fundamentos substanciais para crer, com base em provas específicas e objetivas, que a execução da decisão de inibição de conduzir implicaria, nas circunstâncias especiais do caso, uma violação de um direito fundamental consagrado na Carta.
2. O Estado-Membro de emissão pode decidir aplicar ainda os seguintes motivos de isenção:
- a) A inibição do direito de conduzir diz respeito a uma infração grave às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária que, com base nas informações notificadas nos termos do artigo 4.º, n.º 1, não seria penalizada com uma inibição do direito de conduzir ao abrigo da legislação do Estado-Membro de emissão;
 - b) A inibição do direito de conduzir foi imposta apenas por razões de excesso de velocidade e os limites de velocidade em vigor no Estado-Membro da infração foram excedidos em menos de 50 km/h;
 - c) Nos termos da legislação do Estado-Membro de emissão, a pessoa afetada não pode, em razão da sua idade, ser responsabilizada pela infração grave às regras

de trânsito relacionada com a segurança rodoviária em relação à qual a decisão de inibição de conduzir foi emitida.

3. Sempre que o Estado-Membro de emissão tencione aplicar, num caso específico, um motivo de isenção nos termos do n.º 1 ou do n.º 2, deve informar sem demora o Estado-Membro da infração e, se for caso disso, solicitar todas as informações necessárias para determinar se o motivo de isenção aí referido é aplicável. O Estado-Membro da infração deve prestar sem demora as informações solicitadas, podendo prestar informações adicionais ou formular as observações que considere pertinentes.
As informações prestadas nos termos do presente número não devem incluir dados pessoais para além dos estritamente necessários para a aplicação dos n.ºs 1 e 2 e devem ser utilizadas exclusivamente para efeitos de aplicação do disposto nesses números.

Artigo 9.º

Prazos

1. O Estado-Membro de emissão deve tomar as medidas a que se refere o artigo 6.º, n.º 1, ou adotar a decisão de que se aplica um motivo de isenção nos termos do artigo 8.º, sem demora e, sob reserva do n.º 3, o mais tardar 15 dias após a receção do certificado em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1.
2. O ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão deve comunicar sem demora, através da RESPER, as medidas tomadas nos termos do artigo 6.º, n.º 1, ou a decisão que determine a aplicação de um motivo de isenção nos termos do artigo 8.º ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração.
3. Se, num caso específico, não for possível cumprir o prazo fixado no n.º 1, o ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão deve informar sem demora, por qualquer meio, o ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração, indicando as razões pelas quais não foi possível cumprir esse prazo.

O termo do prazo fixado no n.º 1 não exonera o Estado-Membro de emissão da sua obrigação de tomar sem demora as medidas a que se refere o artigo 6.º, n.º 1.

Artigo 10.º

Consultas entre os Estados-Membros

Sempre que necessário, os Estados-Membros devem proceder a consultas recíprocas, através dos meios adequados e sem demora, a fim de assegurar a aplicação eficaz da presente diretiva.

Artigo 11.º

Informações a prestar pelo Estado-Membro de emissão

O ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão deve informar sem demora o ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração:

- a) Da receção da notificação da decisão de inibição de conduzir, nos termos do artigo 4.º, n.º 1;
- b) Das medidas tomadas nos termos do artigo 6.º, assim que se tornarem juridicamente vinculativas;

- c) De qualquer decisão que determine a aplicação de um motivo de isenção nos termos do artigo 8.º, juntamente com os fundamentos da decisão;
- d) De qualquer medida que suspenda ou ponha termo ao efeito, à escala da União, da inibição do direito de conduzir e os motivos subjacentes, incluindo em razão de a pessoa afetada ter obtido ganho de causa numa ação de contestação.

Artigo 12.º

Informações a prestar pelo Estado-Membro da infração

O ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração deve informar sem demora o ponto de contacto nacional do Estado-Membro de emissão:

- a) De qualquer circunstância que afete a decisão que impôs a inibição do direito de conduzir;
- b) Da execução da decisão de inibição de conduzir no Estado-Membro da infração.

Artigo 13.º

Obrigação de informar a pessoa afetada

1. Na sequência da receção da notificação nos termos do artigo 4.º, n.º 1 e da adoção de medidas nos termos do artigo 6.º, n.º 1, respetivamente, o Estado-Membro de emissão deve informar sem demora a pessoa afetada, em conformidade com os procedimentos previstos no seu direito nacional.
2. As informações a prestar nos termos do disposto no n.º 1 devem especificar, no mínimo:
 - a) Quando as informações forem prestadas na sequência da receção da notificação nos termos do artigo 4.º, n.º 1:
 - i) o nome das autoridades competentes para a execução da decisão de inibição de conduzir tanto do Estado-Membro de emissão como do Estado-Membro da infração, e
 - ii) as vias de recurso disponíveis nos termos da legislação do Estado-Membro de emissão, incluindo o direito de ser ouvido;
 - b) Quando as informações forem prestadas na sequência da adoção de medidas adotadas nos termos do artigo 6.º, n.º 1:
 - i) os pormenores das medidas tomadas pelo Estado-Membro de emissão,
 - ii) as vias de recurso disponíveis nos termos da legislação do Estado-Membro de emissão para contestar as medidas tomadas.

Artigo 14.º

Vias de recurso

1. Os Estados-Membros devem assegurar vias de recurso adequadas contra decisões ou medidas tomadas nos termos da presente diretiva, equivalentes às disponíveis em processos nacionais semelhantes. Devem tomar as medidas adequadas para assegurar que as informações sobre essas vias de recurso sejam prestadas em tempo útil, a fim de garantir o seu exercício efetivo.

2. Uma decisão de inibição de conduzir notificada nos termos do artigo 4.º, n.º 1 só pode ser contestada no âmbito de uma ação intentada no Estado-Membro da infração.
3. O Estado-Membro da infração e o Estado-Membro de emissão devem informar-se mutuamente sobre as vias de recurso invocadas contra decisões ou medidas tomadas nos termos da presente diretiva.

Artigo 15.º

Pontos de contacto nacionais

1. Até [data de transposição da presente diretiva], cada Estado-Membro deve designar um ponto de contacto nacional para efeitos da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que os respetivos pontos de contacto nacionais cooperem com as autoridades competentes na aplicação das medidas de inibição do direito de conduzir impostas pela prática de infrações graves às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, nomeadamente a fim de assegurar a partilha atempada de todas as informações necessárias e o cumprimento dos prazos previstos no artigo 9.º.
3. Os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre os pontos de contacto nacionais designados para efeitos da presente diretiva. A Comissão disponibiliza no seu sítio Web as informações recebidas nos termos do presente artigo a todos os Estados-Membros.

Artigo 16.º

Estatísticas

Os Estados-Membros devem recolher regularmente estatísticas exaustivas sobre a aplicação da presente diretiva e enviá-las anualmente à Comissão. Estas estatísticas devem incluir:

- a) O número de notificações efetuadas nos termos do artigo 4.º, n.º 1, discriminadas por Estado-Membro notificado;
- b) O número de vezes que um motivo de isenção foi invocado, incluindo os fundamentos da isenção aplicada, discriminados por Estado-Membro notificador;
- c) O tempo necessário para transmitir informações sobre a decisão relativa a um motivo de isenção;
- d) O número de vias de recurso invocadas contra medidas tomadas nos termos do artigo 6.º, n.º 1.

Artigo 17.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité da Carta de Condução, criado pelo artigo 22.º da [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO]. O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 18.º

Relação com outros atos jurídicos

1. A presente diretiva não afeta os direitos e obrigações decorrentes dos seguintes atos jurídicos:
 - a) Decisão-Quadro 2008/947/JAI do Conselho;
 - b) Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho;
 - c) Os direitos dos suspeitos e arguidos previstos na Diretiva 2010/64/UE, na Diretiva 2012/13/UE, na Diretiva 2013/48/UE, na Diretiva (UE) 2016/343, na Diretiva (UE) 2016/800 e na Diretiva (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho.
2. Os Estados-Membros podem celebrar acordos ou convénios bilaterais ou multilaterais com outros Estados-Membros após [DD/MM/AAAA], na medida em que esses acordos ou convénios permitam alargar as disposições da presente diretiva e contribuam para simplificar ou facilitar ainda mais os procedimentos de execução das decisões de inibição de conduzir impostas pela prática de infrações num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução da pessoa afetada.

Artigo 19.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até [DD/MM/AAAA], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até [DD/MM/AAAA], o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 20.º

Relatório sobre a aplicação

Até [data de entrada em vigor + 5 anos] e, subsequentemente, de cinco em cinco anos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, incluindo o seu impacto na segurança rodoviária. O relatório é acompanhado, se necessário, de propostas de alteração da presente diretiva.

Artigo 21.º

Entrada em vigor e aplicação

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 22.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*