



Bruxelas, 30 de setembro de 2025
(OR. en)

8351/1/25
REV 1 ADD 1

Dossiê interinstitucional:
2023/0055 (COD)

TRANS 152
JAI 504
CATS 17
COPEN 99
CODEC 492
PARLNAT

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva (UE) 2025/... no que respeita a determinadas inibições de conduzir

- Nota justificativa do Conselho
- Adotada pelo Conselho em 29 de setembro de 2025

I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão adotou, em 1 de março de 2023, uma proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas inibições de conduzir, no âmbito do pacote de segurança rodoviária.
2. O Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura a 6 de fevereiro de 2024. Matteo Ricci (IT, S&D) foi designado relator para a 10.^a legislatura do Parlamento Europeu. Em 7 de outubro de 2024, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) votou a favor do início das negociações do tríplogo.
3. O Conselho TTE (Transportes) chegou a acordo sobre uma orientação geral em 5 de dezembro de 2024.¹
4. Em 11 de dezembro de 2024, teve lugar um primeiro tríplogo, sob a Presidência húngara, e o segundo e último tríplogo realizou-se em 25 de março de 2025.
5. Em 30 de abril de 2025, o Coreper analisou e confirmou o texto de compromisso final tendo em vista a obtenção de um acordo.
6. Em 14 de maio de 2025, a presidente da Comissão TRAN enviou à presidente do Coreper uma carta em que confirmava que, se o Conselho aprovasse o texto acordado em primeira leitura, após revisão jurídico-linguística, o Parlamento aprovaria a posição do Conselho em segunda leitura.

II. OBJETIVO

7. A proposta visa estabelecer um quadro da UE relativo ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas decisões de inibição de conduzir, a fim de evitar a relativa impunidade dos condutores não residentes que cometem infrações rodoviárias graves. Nos termos da proposta, o Estado-Membro que emitiu a carta de condução do infrator («Estado-Membro de emissão») será obrigado a aplicar, em condições específicas e em conformidade com a sua própria legislação nacional, uma decisão de inibição de conduzir imposta pelo Estado-Membro em que tiver sido cometida uma infração grave às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária («Estado-Membro da infração»).

¹ 16423/24.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

Contexto processual

8. Com base na proposta da Comissão, o Parlamento e o Conselho conduziram negociações tendo em vista chegar a acordo em segunda leitura antecipada, com base na posição do Conselho em primeira leitura. O texto do projeto de posição do Conselho reflete inteiramente o compromisso alcançado entre os dois colegisladores.

Síntese das principais questões

9. A posição do Conselho em primeira leitura compreende os seguintes elementos essenciais, que mereceram o acordo dos colegisladores:
10. As regras de inibição de conduzir estão incorporadas na diretiva relativa à carta de condução.
11. As condições a que está subordinada a notificação da decisão de inibição de conduzir pelo Estado-Membro da infração, as informações contidas na notificação da decisão de inibição de conduzir, bem como a quantidade de informações a trocar entre o Estado-Membro de emissão e o Estado-Membro da infração, foram simplificadas, de modo a reduzir os encargos administrativos.
12. Todos os tipos de decisões de inibição de conduzir foram adaptados de modo a poderem ser aplicados por todos os Estados-Membros, também em conformidade com os respetivos sistemas nacionais.
13. Os Estados-Membros podem designar vários pontos de contacto nacionais.
14. Os motivos obrigatórios de isenção foram limitados àqueles que os Estados-Membros podem verificar de imediato.
15. O Estado-Membro da infração pode, em conformidade com as suas regras nacionais e com efeitos limitados ao seu território, aplicar as decisões de inibição de conduzir e quaisquer condições complementares nelas estabelecidas enquanto o condutor não as cumprir.

16. O Estado-Membro da infração pode impor um período de proibição de reemissão de uma carta de condução durante o qual pode decidir não reconhecer a validade da carta de condução reemitida no Estado-Membro de emissão.
17. O Estado-Membro de emissão pode avaliar a aptidão e a competência do titular da carta de condução para conduzir e adotar quaisquer medidas consideradas adequadas, em conformidade com o seu direito nacional.
18. Foi estabelecido um prazo de 20 dias úteis para a notificação da pessoa em causa por parte do Estado-Membro de emissão, na sequência da notificação por parte do Estado-Membro da infração. No entanto, o Estado-Membro de emissão deve cumprir esse prazo na medida do possível.
19. No reexame da diretiva, a Comissão avaliará a inclusão da inibição de conduzir com base noutras infrações rodoviárias.
20. Foi limitada a comunicação de dados por parte dos Estados-Membros; as frequências da apresentação de relatórios e de reexame e o período de transposição das regras de inibição de conduzir são ajustados aos da nova diretiva relativa à carta de condução.

IV. CONCLUSÃO

21. A posição do Conselho contribui para o objetivo da proposta da Comissão e reflete, na íntegra, o compromisso alcançado nas negociações informais entre o Conselho e o Parlamento Europeu, com o apoio da Comissão.
22. Por conseguinte, o Conselho considera que a sua posição em primeira leitura constitui uma representação equilibrada do resultado das negociações e que, uma vez adotada, a diretiva relativa a determinadas decisões de inibição de conduzir, que altera a [NOVA DIRETIVA RELATIVA À CARTA DE CONDUÇÃO], constituirá um importante contributo para aumentar a segurança rodoviária na UE.