



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

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Dossiê interinstitucional:
2023/0053 (COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura com vista à adoção da DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa às cartas de condução, que altera o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão

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

I. INTRODUÇÃO

1. Em 1 de março de 2023, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta de revisão completa da diretiva relativa à carta de condução, que constitui a quarta reforma da referida diretiva. A proposta fazia parte das iniciativas REFIT da Comissão e do «pacote sobre a segurança rodoviária».
2. O Conselho aprovou a sua orientação geral em 4 de dezembro de 2023¹.
3. O Parlamento Europeu adotou a respetiva posição em primeira leitura a 28 de fevereiro de 2024. Foi designada relatora para a 10.^a legislatura do Parlamento Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE).
4. As negociações tiveram início com um primeiro trólogo, em 22 de outubro de 2024, seguido de trólogos em 11 de dezembro de 2024 e 18 de fevereiro de 2025. Durante o quarto trólogo de 24 de março de 2025, os negociadores chegaram a um acordo político.
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. Os objetivos gerais da proposta consistem em reforçar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação dos cidadãos na UE. Os principais componentes da reforma que contribuem para estes objetivos são:
 - a. a criação de uma carta de condução «móvel» (ou seja, digital);
 - b. um avanço no sentido da harmonização dos processos de avaliação médica aplicados nos Estados-Membros;

¹ 16345/23.

- c. um regime de condução acompanhada com carta de condução a partir dos 17 anos;
- d. um período probatório para os condutores recém-encartados;
- e. o peso admissível relativo à massa máxima em carga dos automóveis de passageiros totalmente elétricos;
- f. um acesso mais facilitado às cartas de condução para os cidadãos que se mudam de um Estado-Membro para outro e uma avaliação centralizada do quadro relativo ao transporte rodoviário de países terceiros, tendo em vista a troca de cartas de condução num Estado-Membro; e
- g. a atualização dos requisitos de exame para a obtenção de carta de condução e dos requisitos mínimos da aptidão do condutor para conduzir.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

1. Contexto processual

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

2. Síntese das principais questões

- 9. A posição do Conselho em primeira leitura a respeito dos vários elementos de reforma enumerados no ponto 7, após acordo entre os colegisladores, é a seguinte:
- 10. Para a introdução progressiva da carta de condução móvel (artigos 3.º e 5.º), as duas instituições chegaram a um compromisso sobre o calendário e as salvaguardas para os cidadãos que preferem o documento físico ou que dele venham a precisar, por exemplo para conduzir em países terceiros. O Conselho chegou igualmente a acordo sobre disposições específicas em matéria de proteção de dados.

11. O Conselho manteve, em grande medida, a sua posição expressa na orientação geral quanto à definição de normas mínimas para a avaliação da aptidão física e mental para conduzir antes da emissão e da renovação das cartas de condução, com base nos diferentes sistemas desenvolvidos nos Estados-Membros (artigo 11.º). Aquando da primeira emissão da carta de condução, o candidato deve submeter-se a um exame médico ou, para as categorias de motociclos e de automóveis de passageiros, preencher um formulário de autoavaliação. Para a monitorização da aptidão após a primeira emissão de uma carta de condução para motociclos ou automóveis de passageiros, uma opção alternativa é que os Estados-Membros disponham de um sistema nacional que garanta uma reação em caso de alterações significativas na aptidão física ou mental. O Conselho aceitou vários aditamentos do Parlamento que são compatíveis com esta abordagem.
12. As negociações sobre o regime de condução acompanhada para condutores com 17 anos de idade inseriram-se num debate mais amplo sobre as idades mínimas e a condução profissional. Por um lado, o Conselho manteve a sua posição expressa na orientação geral segundo a qual o regime de condução acompanhada para os veículos pesados deverá continuar a ser voluntário, com reconhecimento mútuo automático transfronteiriço. Por outro, o Conselho aceitou uma lista mais coerente das idades mínimas referidas no artigo 7.º e uma harmonização das idades mínimas para as categorias de autocarros de grandes dimensões após a obtenção de um certificado de aptidão profissional, sob reserva de uma salvaguarda relativa aos condutores com idades compreendidas entre os 21 e os 23 anos (artigo 27.º da diretiva).
13. No que diz respeito ao período probatório para condutores recém-encartados (artigo 18.º), o Conselho aceitou várias disposições que definem as medidas dos Estados-Membros para melhorar a segurança rodoviária neste grupo, bem como uma referência às políticas de tolerância zero aplicadas pelos Estados-Membros. O Conselho manteve a sua posição de que a fixação das condições harmonizadas para os condutores recém-encartados não devem conduzir à criação de uma regulamentação a nível da União do comportamento dos condutores, competência que pertence aos Estados-Membros.
14. No que diz respeito às limitações de peso por categoria de carta para veículos alimentados a combustíveis alternativos [artigo 9.º, n.º 2, alínea j)], o Conselho manteve a sua posição, alinhada com a proposta da Comissão, mas aceitou a possibilidade de acrescentar um reboque (sujeito a formação se o peso total for superior a 4 250 kg) e uma equivalência para os automóveis de passageiros movidos a combustíveis alternativos ligados a um reboque pesado (categoria BE; artigo 9.º, n.º 2, alínea j)), bem como um prazo de transposição mais curto de dois anos (artigo 29.º, n.º 2). A Comissão aceitou proceder à revisão das disposições de acordo com os progressos tecnológicos.

15. As negociações sobre os limites de peso incidiram sobre outros aspetos, relativamente aos quais que o Parlamento tinha sublinhado a importância de aumentar a flexibilidade em casos especiais (artigos 6.º, 7.º e 9.º). O Conselho, que já previa flexibilidade em relação às autocaravanas na sua orientação geral, concordou que se permitisse, na categoria B, a condução de veículos acoplados a um reboque até um peso total combinado de 5 000 kg, sujeita a formação ou exame adicional do condutor. O peso autorizado pelo Conselho na categoria B para as ambulâncias foi integrado num conjunto mais amplo de regras aplicáveis aos veículos de emergência. Enquanto o Conselho aceitou uma maior flexibilidade relativamente ao peso máximo (até 5 000 kg) e à idade mínima nas categorias B e C, o Parlamento aceitou que a condução com peso adicional fosse sujeita a um exame ou a formação e que as regras tomassem a forma de medidas nacionais sujeitas a reconhecimento mútuo. O Conselho aceitou igualmente a flexibilidade para a condução de autocarros vazios com uma carta de condução da categoria C, a fim de realizar testes de condução em torno dos centros de inspeção técnica e das oficinas de reparação (artigo 9.º, n.º 5).
16. O Conselho aproximou-se da posição do Parlamento e da Comissão ao dar aos candidatos a exame para a condução de automóveis de passageiros uma maior flexibilidade para a escolha do local da prova, de modo a ultrapassar a barreira linguística após a mudança para outro Estado-Membro (artigo 20.º, n.º 4). Para garantir a livre circulação transfronteiriça dos cidadãos, o Conselho aceitou igualmente que, durante a troca ou substituição da carta de condução, fosse assegurado num novo artigo (artigo 14.º) que os cidadãos possam sempre comprovar os seus direitos de condução em toda a União. No que diz respeito às cartas de condução emitidas por países terceiros, o Conselho e o Parlamento assumiram posições muito semelhantes desde o início, tendo ambos concordado com o novo conceito de avaliação, a nível da União, do quadro relativo ao transporte rodoviário de um país terceiro, com vista à troca das cartas de condução num Estado-Membro (artigo 15.º). Neste contexto, o Conselho não pôde aceitar uma abordagem semelhante relativamente à qualificação dos condutores profissionais de países terceiros, mas concordou que a Comissão fosse incumbida de avaliar a eventual facilitação do reconhecimento dos certificados de aptidão profissional emitidos por países terceiros.

17. Tanto o Parlamento como o Conselho acolheram diversas alterações ao anexo II relativos aos exames de condução e aos conhecimentos e competências exigidos. Isto diz respeito, por exemplo, ao progresso tecnológico (sistemas avançados de assistência à condução, sistemas de travagem auxiliares, utilização voluntária de simuladores, motociclos elétricos), a uma maior atenção aos utentes vulneráveis da estrada (ângulos mortos, descidas na estrada, cuidado com as ciclovias) e à simplificação dos processos (demonstrando a correta gestão de veículos com caixa manual). No anexo III, sobre as normas mínimas relativas à aptidão para conduzir, o Parlamento aceitou na sua maioria os aditamentos do Conselho, e o Conselho aceitou vários aditamentos do Parlamento.
18. Por último, o Conselho aceitou, mas de forma mais limitada, os requisitos de comunicação de dados pelos Estados-Membros, que a Comissão ou o Parlamento tinham defendido (artigo 23.º). O Conselho manteve a sua posição quanto a um prazo geral de transposição de quatro anos (artigo 29.º).

IV. CONCLUSÃO

19. 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.
20. 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 nova diretiva relativa à carta de condução representará um importante contributo para melhorar a segurança rodoviária e a livre circulação dos cidadãos na UE.
-