

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL

YVES BOT

apresentadas em 30 de Junho de 2011¹

1. Mais uma vez, o Tribunal de Justiça é levado a interpretar as disposições da Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução², conforme alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Setembro de 2003³.

2. Mais precisamente, o Landgericht Baden-Baden (Alemanha) pede ao Tribunal de Justiça que interprete o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439/CEE que prevê que uma carta de condução para a categoria D (a seguir «carta de condução D») apenas pode ser emitida a favor de pessoas já habilitadas para a categoria B.

3. No presente processo, as autoridades checas emitiram a favor do recorrido no processo principal uma carta de condução para a categoria B (a seguir «carta de condução B»), num momento em que sobre ele recaia, no território alemão, um procedimento de verificação das suas aptidões para conduzir na sequência de uma infracção às regras da circulação rodoviária cometida anteriormente à emissão dessa carta de condução. Depois da sua carta de condução alemã lhe ter sido retirada e após ter expirado a medida de interdição

de solicitação de nova carta de condução, o recorrido no processo principal obteve das mesmas autoridades checas uma carta de condução D.

4. O órgão jurisdicional de reenvio interroga assim o Tribunal de Justiça, em substância, sobre a questão de saber se, à luz das disposições da Directiva 91/439, nomeadamente do princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução, as autoridades alemãs são obrigadas a reconhecer a validade das cartas de condução B e D emitidas deste modo.

5. Este processo constitui para o Tribunal de Justiça a ocasião de se pronunciar sobre a interacção entre as cartas de condução B e D e, em particular, decidir se o não reconhecimento de uma carta de condução B implica o não reconhecimento da carta de condução D.

6. Nas presentes conclusões, explicaremos as razões pelas quais consideramos que um Estado-Membro pode recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro, para as categorias B e D, quando o respectivo titular esteja sujeito, no território do primeiro Estado-Membro,

1 — Língua original: francês.

2 — JO L 237, p. 1.

3 — JO L 284, p. 1, a seguir «Directiva 91/439».

a uma medida de retirada da autorização de conduzir, adoptada posteriormente à emissão da carta de condução B, mas que sanciona uma infracção cometida anteriormente a essa emissão. O facto de a carta de condução D ter sido emitida depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução que acompanha esta medida de retirada da autorização é, a este respeito, irrelevante.

princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução⁴.

8. A fixação, nessa directiva, de requisitos mínimos para a emissão da carta de condução tem também como objectivo melhorar a segurança rodoviária no território da União Europeia⁵.

9. Deste modo, o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439 está assim redigido:

I – Quadro jurídico

«A emissão da carta de condução depende das seguintes condições:

- a) As cartas para as categorias C e D só podem ser emitidas aos condutores já habilitados para a categoria B.»

A – Direito da União

10. Por outro lado, o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), da referida directiva prevê o seguinte:

1. Directiva 91/439

«A emissão da carta de condução fica igualmente subordinada:

7. Para facilitar a circulação de pessoas na Comunidade Europeia ou o seu estabelecimento num Estado-Membro diferente daquele em que essas pessoas obtiveram a sua carta de condução, a Directiva 91/439 instituiu o

[...]

⁴ — V. artigo 1.º desta directiva.

⁵ — V. quarto considerando da mesma directiva.

b) À existência de residência habitual ou da prova da qualidade de estudante durante um período de pelo menos seis meses no território do Estado-Membro emissor da carta de condução [6].»

2. Directiva 2006/126/CE

11. Segundo o artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439, uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução.

14. A Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006, relativa à carta de condução⁷, reformula a Directiva 91/439, a qual sofreu numerosas alterações⁸.

12. O artigo 8.º, n.º 2, da referida directiva prevê que o Estado-Membro de residência habitual pode aplicar ao titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro as suas disposições nacionais em matéria de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir.

15. O artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, da Directiva 2006/126 prevê que um Estado-Membro recusará reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa cuja carta de condução seja objecto de restrição, suspensão ou retirada no seu território.

13. Por força do artigo 8.º, n.º 4, primeiro parágrafo, da referida directiva, um Estado-Membro pode igualmente recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro a favor de pessoas que estão, no seu território, sujeitas a uma das medidas acima referidas.

16. Por força do artigo 17.º, primeiro parágrafo, desta directiva, a Directiva 91/439 foi revogada com efeitos a partir de 19 de Janeiro de 2013.

17. O artigo 18.º, segundo parágrafo, da Directiva 2006/126 prevê que o artigo 11.º, n.º 4, da mesma é aplicável a partir de 19 de Janeiro de 2009.

6 — Segundo o artigo 9.º, primeiro parágrafo, da referida directiva, a residência habitual é o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil. Se o titular da carta de condução for estudante neste Estado-Membro, deve provar que vive há pelo menos seis meses no referido Estado.

7 — JO L 403, p. 18.

8 — V. primeiro considerando da Directiva 2006/126.

B – *Direito nacional*

em conformidade com o § 44 do Código Penal ou com o § 25 desta lei.

18. O regulamento relativo ao acesso das pessoas à circulação rodoviária (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr) prevê, no § 28, n.º 1, primeiro parágrafo, que os titulares de uma carta de condução válida da União ou do Espaço Económico Europeu (EEE) que, na aceção do § 7, n.ºs 1 ou 2, deste regulamento, tiverem residência habitual na Alemanha estão autorizados – sem prejuízo das restrições previstas nos n.ºs 2 a 4 do referido § 28 – a conduzir veículos automóveis neste país, nos limites permitidos pela sua carta de condução.

19. Segundo o § 28, n.º 4, de referido regulamento, a autorização prevista no seu n.º 1 não é aplicável aos titulares de carta de condução da União ou do EEE que tenha sido objecto, na Alemanha, de uma medida de retirada provisória ou definitiva, tomada por um tribunal, ou de uma medida de retirada imediatamente exequível ou definitiva, tomada por uma autoridade administrativa.

20. Nos termos do § 21, n.º 1, ponto 1, da Lei sobre a circulação rodoviária (Straßenverkehrsgesetz), é punido com pena de prisão, até um ano, ou com pena de multa quem conduzir um veículo sem possuir a carta de condução exigida para o efeito ou quem tiver sido proibido de conduzir um veículo

II – Matéria de facto e litígio no processo principal

21. L. Apelt, cidadão alemão, obteve em 14 de Dezembro de 1998 uma carta de condução alemã para as classes 1a, 1b, 3, 4 e 5⁹.

22. Em 23 de Janeiro de 2006, por ocasião de um controlo rodoviário, as autoridades alemãs verificaram que L. Apelt conduzia sob efeito do álcool. A sua carta de condução foi-lhe apreendida no dia seguinte, 24 de Janeiro de 2006.

23. Por despacho penal de 31 de Maio de 2006, que se tornou definitivo em 2 de Junho de 2006, a Amtsgericht Osterholz-Sharmbeck condenou L. Apelt numa pena de multa por condução em estado de embriaguez. Foi-lhe igualmente retirado o direito de conduzir e foi-lhe imposta a interdição de solicitação de nova carta de condução, interdição essa que expirou em 29 de Novembro de 2006.

9 — Estas categorias de carta de condução correspondem, nomeadamente, às cartas de condução A, A1 e B [v. Decisão 2008/766/CE da Comissão, de 25 de Agosto de 2008, sobre as equivalências entre categorias de cartas de condução (JO L 270, p. 31)].

24. Ainda antes da decisão que lhe retirou o direito de conduzir, as autoridades checas, em 1 de Março de 2006, emitiram uma carta de condução B a favor de L. Apelt na qual é mencionado um endereço de residência na Alemanha.

Achern sublinhou que a carta de condução D tinha sido concedida a L. Apelt depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução. Assim, segundo este órgão jurisdicional, a carta de condução é válida.

25. Em 30 de Abril de 2007, as autoridades checas emitiram a favor de L. Apelt uma carta de condução D na qual figura um local de residência na República Checa e a data de emissão da carta de condução B.

28. A Staatsanwaltschaft Baden-Baden recorreu desta decisão para o órgão jurisdicional de reenvio.

III – Questões prejudiciais

26. Por ocasião de um controlo rodoviário, em 11 de Julho de 2009, L. Apelt, que conduzia, nesse momento, um autocarro no território alemão, apresentou às autoridades a sua carta de condução D emitida pelas autoridades checas. Na sequência desse controlo, a Staatsanwaltschaft Baden-Baden pediu à Amtsgericht Achern a condenação de L. Apelt por condução intencional sem autorização para conduzir.

29. A Landgericht Baden-Baden, por ter dúvidas quanto à interpretação de certas disposições da Directiva 91/439, decidiu suspender a instância e submeter as questões prejudiciais seguintes ao Tribunal de Justiça:

27. Por decisão de 30 de Dezembro de 2009, a Amtsgericht Achern indeferiu o pedido por considerar que a autorização de conduzir, que tinha sido concedida a L. Apelt na República Checa para veículos da categoria D, era igualmente válida na Alemanha. Em especial, indicou que as autoridades alemãs não podiam verificar se os requisitos para a emissão previstos pela Directiva 91/439 estavam preenchidos. Por outro lado, a Amtsgericht

«1) Tendo presente o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439[...], segundo o qual a carta de condução para a categoria D só pode ser emitida aos condutores já habilitados para a categoria B, pode um Estado-Membro recusar, em conformidade com os artigos 1.º e 8.º, n.ºs 2 e 4, desta directiva, o reconhecimento da validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro válida para as categorias B e D – nomeadamente no que diz respeito à categoria D – caso a autorização de condução para a categoria

B tenha sido concedida ao titular desta carta de condução antes de lhe ter sido retirado o direito de conduzir por decisão judicial no primeiro Estado-Membro, mas a autorização de condução para a categoria D apenas lhe tenha sido concedida após a referida retirada e após o termo do prazo de proibição, imposto simultaneamente, de emissão de uma nova carta de condução?

IV – Apreciação

30. Antes de examinar as questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, é, em nosso entender, necessário relembra o sistema instaurado pelo legislador da União para efeitos de emissão da carta de condução.

A – Sistema instaurado pela Directiva 91/439

- 2) Em caso de resposta negativa à primeira questão:

Pode o primeiro Estado-Membro recusar o reconhecimento da carta de condução em questão – nomeadamente no que se refere à autorização de condução para a categoria D – nos termos do artigo 11.º, n.º 4, da Directiva 2006/126[...], segundo o qual um Estado-Membro recusará reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa cuja carta de condução tenha sido retirada no território do Estado-Membro supramencionado, no caso de a autorização de condução para a categoria B ter sido concedida em 1 de Março de 2006 e a da categoria D em 30 de Abril de 2007 e a carta de condução emitida nesta última data?»

31. A Directiva 91/439 tem por objectivo harmonizar os requisitos de emissão da carta de condução para melhorar a segurança da circulação rodoviária e facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado-Membro diferente daquele em que obtiveram a sua carta de condução¹⁰.

32. Para este efeito, o legislador da União instaurou categorias e subcategorias de cartas de condução. Assim, por exemplo, a carta de condução B autoriza a condução de automóveis cujo número de lugares sentados não seja superior a oito pessoas, além do condutor, e a carta de condução D autoriza a condução de automóveis destinados ao transporte de pessoas e que tenham mais de oito lugares sentados, além do condutor¹¹.

10 — V. primeiro considerando desta directiva.

11 — V. artigo 3.º, n.º 1, da referida directiva.

33. Esta repartição por categorias e por sub-categorias permite adaptar, para cada uma delas, os requisitos mínimos para a emissão da carta de condução.

34. Assim, segundo o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439, a emissão da carta de condução D depende da condição de o condutor já estar habilitado para a categoria B. O candidato a condutor que pretenda adquirir a categoria D, tem assim, num primeiro momento, de provar que está habilitado a conduzir os veículos que entram na categoria B, isto é, que foi reconhecido apto para a condução desses veículos. A prova apenas pode ser feita, em nosso entender, através da obtenção da carta de condução B, única garantia de que estão preenchidos os requisitos mínimos exigidos.

35. Existem igualmente requisitos mínimos de idade para a emissão da carta de condução. A idade varia de acordo com a categoria à qual pertence a carta de condução. Assim, para a categoria D, a idade mínima exigida é 21 anos¹².

36. Além disso, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439, o candidato tem de ser aprovado nos exames de verificação das aptidões e dos comportamentos

bem como dos conhecimentos e deve observar certas normas médicas.

37. Em conformidade com os anexos II e III desta directiva, existe um núcleo comum a todas as categorias de cartas de condução¹³. A emissão de qualquer carta de condução está sujeita ao preenchimento dos requisitos mínimos relativos a este núcleo comum. Trata-se, por exemplo, de saber dominar o veículo a fim de evitar situações de perigo e reagir de forma adequada caso essas situações venham a surgir¹⁴ ou ainda conhecer as distâncias de segurança entre veículos, a distância de travagem e o comportamento na estrada do veículo em questão¹⁵.

38. Para além destes requisitos mínimos, existem exames específicos para cada categoria, nomeadamente, para a categoria D¹⁶. Com efeito, os exames e as normas médicas variam em função da categoria à qual pertence a carta de condução, uma vez que os requisitos mínimos a preencher para as categorias como a categoria D são mais estritos do que os requeridos para a emissão da carta de condução B.

39. Estas divergências explicam-se facilmente. Não se conduz um autocarro da mesma maneira que um carro ou um motociclo. As

12 — V. artigo 6.º, n.º 1, alínea c), da Directiva 91/439.

13 — V. títulos I, pontos 1 e 2, e II do anexo II da referida directiva.

14 — V. título II, primeiro parágrafo, segundo travessão, deste anexo II.

15 — V. título I, ponto 2.1.3, do referido anexo.

16 — V. título I, pontos 4 e 8, do anexo II da Directiva 91/439.

manobras são mais difíceis, o comportamento na estrada é muito diferente. Do mesmo modo, a responsabilidade do condutor de autocarros é acrescida devido ao número de passageiros transportados.

B – Quanto às questões prejudiciais

40. Por conseguinte, ainda que o candidato à carta de condução D já tenha demonstrado, em princípio, que preenche os requisitos mínimos do núcleo comum, dado que deve ser titular da carta de condução B, tem ainda de ficar aprovado nesses exames específicos antes de obter a carta de condução D.

41. A este respeito, note-se que a Directiva 91/439 prevê que o candidato a uma categoria de carta de condução que já seja titular de outra categoria de carta de condução pode ser dispensado das disposições comuns previstas nos pontos 2 a 4 do anexo II desta directiva¹⁷. Em nosso entender, o legislador da União partiu do princípio de que, desde que a base comum esteja adquirida, não é necessário ficar aprovado num novo exame relativo a esta base.

42. Por fim, o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), desta directiva, prevê que a emissão da carta de condução está, igualmente, sujeita à existência de residência habitual no território do Estado-Membro emissor.

43. Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se os artigos 1.º, n.º 2, e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439, em conjugação com o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), desta directiva, devem ser interpretados no sentido de que um Estado-Membro pode recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro, para as categorias B e D, quando o respectivo titular estiver sujeito, no território do primeiro Estado-Membro, a uma medida de retirada da autorização de conduzir adoptada posteriormente à emissão da carta de condução B, mas que sanciona uma infracção cometida anteriormente a essa emissão, e a carta de condução D tenha sido emitida depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução que acompanha essa medida de retirada da autorização.

44. Esta questão leva-nos, na realidade, a examinar, sucessivamente, os dois pontos seguintes. Deve, em primeiro lugar, determinar-se se, tendo em conta as disposições da Directiva 91/439, as autoridades alemãs podem recusar reconhecer a carta de condução B emitida pelas autoridades checas. Em caso de resposta afirmativa, impõe-se, em segundo lugar, interrogarmo-nos sobre o efeito que este não reconhecimento pode ter sobre a validade da carta de condução D, atendendo aos termos utilizados no artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da referida directiva.

¹⁷ — V. título I, ponto 1, segundo parágrafo, deste anexo.

45. Tal como o órgão jurisdicional de reenvio¹⁸, entendemos que as autoridades alemãs podem não reconhecer a carta de condução B emitida pelas autoridades checas.

validade da carta de condução emitida pelas autoridades checas¹⁹.

46. Resulta das explicações dadas por aquele órgão jurisdicional que, em 23 de Janeiro de 2006, L. Apelt cometeu uma infracção à segurança rodoviária em território alemão. A sua carta de condução alemã foi-lhe retirada no dia seguinte pelas autoridades policiais. Em 31 de Maio de 2006, a Amtsgericht Osterholz-Sharmbeck condenou-o numa medida de retirada do seu direito de conduzir e de interdição de solicitação de nova carta de condução até 29 de Novembro de 2006. Estas medidas tornaram-se definitivas em 2 de Junho de 2006.

47. Ora, apesar de a carta de condução alemã de L. Apelt estar temporariamente apreendida e de as referidas medidas ainda não terem sido decretadas, as autoridades checas emitiram a seu favor, em 1 de Março de 2006, uma carta de condução B.

48. Segundo jurisprudência do Tribunal de Justiça, num caso com este, não se pode considerar que a Directiva 91/439 impõe às autoridades alemãs a obrigação de reconhecer a

49. Com efeito, a faculdade que têm tanto as autoridades competentes como os órgãos jurisdicionais de um Estado-Membro de recusar reconhecer a validade da carta de condução obtida noutro Estado-Membro por uma pessoa sujeita a uma medida de suspensão temporária da sua carta de condução no primeiro Estado-Membro deve ser reconhecida, com base nas disposições da Directiva 91/439, nomeadamente, no seu artigo 8.º, n.º 4, de modo absoluto e definitivo quando a medida de suspensão temporária seja seguida de uma medida de retirada da autorização de conduzir que sanciona os mesmos factos. O facto de a medida de retirada da autorização de conduzir ter sido decretada após a data de emissão da nova carta de condução não tem qualquer importância a este respeito, uma vez que as razões que justificaram tal medida já existiam nessa mesma data²⁰.

50. Assim, tendo em conta estes elementos, consideramos que, no presente processo, as autoridades alemãs podem recusar reconhecer a carta de condução B emitida a favor de L. Apelt pelas autoridades checas.

18 — V. despacho de reenvio (n.º 8).

19 — V., neste sentido, acórdão de 20 de Novembro de 2008, Weber (C-1/07, Colect., p. I-8571, n.ºs 30 e 31).

20 — *Ibidem* (n.º 36 e jurisprudência aí referida).

51. Posto isto, a questão que agora se coloca é a de saber se as autoridades alemãs podem igualmente recusar reconhecer a carta de condução D emitida pelas autoridades checas depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução, na medida em que o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439 dispõe que a carta de condução D apenas pode ser emitida a favor de condutores já habilitados para a categoria B.

52. Por outras palavras, o não reconhecimento da carta de condução B pode ter consequências sobre a validade da carta de condução D emitida pelas autoridades checas e, deste modo, impedir L. Apelt de fazer valer essa carta de condução?

53. A Comissão Europeia considera que a carta de condução D emitida pelas autoridades checas deve ser reconhecida pelas autoridades alemãs uma vez que, contrariamente à carta de condução B, esta carta de condução foi emitida depois de ter expirado o período de interdição de solicitação de nova carta de condução e que menciona uma residência no território checo.

54. A Comissão Europeia considera ainda que, apesar da carta de condução D apenas poder ser emitida a favor dos condutores habilitados para a categoria B, à luz exclusivamente do direito checo L. Apelt estava apto a conduzir para esta última categoria no momento em que a carta de condução D lhe foi emitida.

55. Deprendemos que, segundo a Comissão, ainda que a emissão da carta de condução B padeça de irregularidades e que um Estado-Membro possa não reconhecer essa carta de condução, a carta de condução D deve ser reconhecida, uma vez que o seu titular foi aprovado nos exames de verificação dos conhecimentos, das aptidões e do comportamento que são, de qualquer modo, pelo menos, tão exigentes quanto os requeridos para a carta de condução B, uma vez que todas as verificações necessárias foram efectuadas. O não reconhecimento da carta de condução B não tem, por conseguinte, qualquer efeito sobre o reconhecimento da carta de condução D.

56. Não partilhamos desta opinião, pelas razões seguintes.

57. Vimos que a emissão da carta de condução D está dependente, nomeadamente, da condição de o condutor já estar habilitado para a categoria B, ter sido aprovado nos exames de verificação das aptidões e dos comportamentos bem como dos conhecimentos, de observar certas normas médicas e ter residência habitual no território do Estado-Membro emissor.

58. Em conformidade com jurisprudência assente do Tribunal de Justiça, o artigo 1.º, n.º 2, da Directiva 91/439 prevê o reconhecimento mútuo, sem qualquer formalidade, das cartas de condução emitidas pelos

Estados-Membros²¹. Deste modo, quando as autoridades de um Estado-Membro tenham emitido uma carta de condução em conformidade com o artigo 1.º, n.º 1, desta directiva, os outros Estados-Membros não podem verificar se os requisitos para a emissão previstos na referida directiva estão preenchidos, devendo a detenção dessa carta de condução ser considerada como prova de que o titular dessa carta de condução preenchia, no dia da emissão, estes requisitos²².

59. Este princípio do reconhecimento mútuo sofre, no entanto, uma atenuação. Com efeito, o Tribunal de Justiça declarou, nos acórdãos de 26 de Junho de 2008, Wiedemann e Funk²³, bem como Zerche e o.²⁴, que um Estado-Membro pode recusar reconhecer no seu território o direito de conduzir que resulta de uma carta de condução posteriormente emitida por outro Estado-Membro caso se verifique, com base nas menções que nela figuram ou em outras informações incontesteis provenientes do Estado-Membro emissor, que, quando a carta de condução foi emitida, o respectivo titular, a quem foi retirada a carta de condução anterior, no território do primeiro Estado-Membro, não tinha a sua residência habitual no território do Estado-Membro emissor²⁵.

60. O Tribunal de Justiça considerou, nestes acórdãos, que o requisito da residência reveste especial importância, já que é indispensável para a verificação do preenchimento do requisito da aptidão para conduzir e que constitui a condição prévia que permite a verificação de que o candidato preenche os outros requisitos impostos pela Directiva 91/439²⁶. Consequentemente, na medida em que o requisito da residência não foi respeitado na emissão da carta de condução, o princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução não está posto em causa²⁷.

61. Pensamos que, tal como o requisito da residência, o requisito previsto pelo artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439 reveste especial importância e que, quando seja demonstrado que este requisito não está preenchido, um Estado-Membro pode recusar reconhecer a carta de condução D emitida por outro Estado-Membro.

62. Com efeito, vimos que a obtenção da carta de condução B constitui o primeiro dos requisitos mínimos a respeitar para obter a carta de condução D. Em nosso entender, o legislador da União parte do princípio de que a carta de condução B constitui a base

21 — V. acórdão de 19 de Maio de 2011, Grasser (C-184/10, Colect., p. I-4057, n.º 19).

22 — *Ibidem* (n.º 21).

23 — C-329/06 e C-343/06, Colect., p. I-4635.

24 — C-334/06 a C-336/06, Colect., p. I-4691.

25 — Acórdãos, já referidos, Wiedemann e Funk (n.º 73) e Zerche e o. (n.º 70).

26 — Acórdãos, já referidos, Wiedemann e Funk (n.º 69 e 70) e Zerche e o. (n.º os 66 e 67).

27 — V. acórdão Grasser, já referido (n.º 24).

indispensável e prévia para a obtenção da categoria D²⁸.

63. A este respeito, afigura-se totalmente coerente que uma pessoa, antes de querer conduzir um veículo pertencente à categoria dos autocarros, tenha de dominar a condução dos veículos de categorias inferiores. A carta de condução D é, de certo modo, uma extensão da carta de condução B, que dá acesso à condução de veículos de categorias superiores.

64. A obtenção da carta de condução B constitui, assim, uma base que garante o preenchimento dos requisitos mínimos impostos pela Directiva 91/439 ao Estado-Membro emissor e, portanto, a aptidão para conduzir bem como a não perigosidade do titular desta carta de condução.

65. Ora, no caso que nos é submetido no presente processo, essa base, que consiste na carta de condução B, padece de irregularidades. Com efeito, como vimos, a carta de condução B foi emitida pelas autoridades checas apesar

de constar nessa carta de condução que o requisito da residência não estava preenchido e de o seu titular ser alvo de uma medida temporária de retirada de uma primeira carta de condução em razão de condução perigosa. Lembramos, a este respeito, que a residência reveste especial importância pois permite verificar se o candidato preenche os outros requisitos impostos pela Directiva 91/439.

66. Por conseguinte, é perfeitamente razoável pensar que as autoridades checas, quando emitiram a carta de condução B, não podiam verificar se L. Apelt, que era alvo de uma medida de retirada do seu direito de conduzir no território alemão, possuía as aptidões e os conhecimentos exigidos para a condução e não constituía um risco para a segurança rodoviária, tendo em conta os seus antecedentes.

67. A Comissão acrescenta que, dado que a carta de condução D foi emitida depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução e que as exigências para a obtenção desta carta de condução são mais restritas do que as requeridas para a carta de condução B, o titular estava, *a fortiori*, habilitado para a categoria B. Segundo a

28 — Note-se, a este respeito, que, na República Checa, por força do artigo 82.º, n.º 2, da Lei relativa à circulação nas vias de comunicação terrestres e que modifica certas leis (Lei sobre a circulação rodoviária) [zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 361/2000 Sb.], com as alterações em vigor no momento dos factos do litígio no processo principal, conjugado com os artigos 82.º, n.º 1, alínea e), e 91.º, n.º 1, alínea a), dessa lei, o condutor, para ser autorizado a conduzir um veículo da categoria D, deve continuar, imperativamente, a deter autorização para a categoria B.

Comissão, os requisitos exigidos estão assim preenchidos.

68. No entanto, vimos que o legislador da União previu que qualquer candidato a uma categoria de carta de condução já titular de outra categoria pode ser dispensado das disposições comuns previstas nos pontos 2 a 4 do anexo II da Directiva 91/439²⁹. No presente caso, isso equivaleria a não submeter um candidato à carta de condução D aos exames comuns com a carta de condução B, uma vez que se parte do princípio que estes exames já foram superados com êxito quando emitida a carta de condução B.

69. Por isso, é ainda mais importante que a emissão da carta de condução B tenha respeitado estritamente os requisitos mínimos necessários.

70. Ora, mais uma vez, se, tal como vimos, os requisitos para a obtenção da carta de condução B não foram respeitados, não existe nenhuma garantia de que foram respeitados os requisitos mínimos comuns às duas categorias de cartas de condução³⁰.

71. Seria portanto contrário ao objectivo de segurança rodoviária obrigar um Estado-Membro a reconhecer uma carta de condução D emitida nestas condições, quando não está demonstrado que o Estado-Membro emissor se pôde assegurar de que o titular da carta de condução preenchia os requisitos mínimos exigidos.

72. Consequentemente, se um Estado-Membro pode, com base no artigo 8.º, n.º 4, da Directiva 91/439, não reconhecer a validade de uma carta de condução B emitida pelas autoridades de outro Estado-Membro, consideramos que esse Estado pode igualmente não reconhecer a validade da carta de condução D emitida com base na primeira carta de condução.

73. Não seria coerente admitir que a retirada da autorização de conduzir vale apenas, neste caso, para a carta de condução B e não para a condução de autocarros, quando o não reconhecimento desta carta de condução constituiu o seguimento de um comportamento

29 — V. n.º 41 das presentes conclusões.

30 — Segundo a lei checa sobre a circulação rodoviária, a autorização para conduzir veículos, por exemplo da categoria D, pode ser objecto de restrições, nomeadamente se o condutor já não for titular da categoria de base exigida para a emissão da autorização de conduzir para uma categoria superior.

perigoso do seu titular que, lembramos, conduziu em estado de embriaguez.

76. De qualquer forma, em nossa opinião, o Tribunal de Justiça não é competente para se pronunciar sobre esta segunda questão.

74. Por conseguinte, tendo em conta os elementos que precedem, consideramos que os artigos 1.º, n.º 2, e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439, conjugados com o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), desta directiva, devem ser interpretados no sentido de um Estado-Membro poder recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro para as categorias B e D, quando o seu titular estiver sujeito, no território do primeiro Estado-Membro, a uma medida de retirada da autorização de conduzir adoptada posteriormente à emissão da carta de condução B, mas que sanciona uma infracção cometida anteriormente a essa emissão. O facto de a carta de condução D ter sido emitida depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução que acompanha essa medida de retirada da autorização é, a este respeito, irrelevante.

75. Na medida em que nos propomos que se responda afirmativamente à primeira questão submetida pelo órgão jurisdicional de reenvio, não é necessário responder à segunda questão.

77. Com efeito, vimos que o artigo 11.º, n.º 4, da Directiva 2006/126 é aplicável a partir de 19 de Janeiro de 2009³¹.

78. Os factos do litígio no processo principal ocorreram em 2006 com a retirada da carta de condução B alemã de L. Apelt bem como a emissão da sua carta de condução B checa e em 2007, com a emissão da sua carta de condução D checa.

79. Assim, sendo os factos anteriores à data de aplicação do artigo 11.º, n.º 4, da Directiva 2006/126, em nossa opinião, o Tribunal de Justiça não é competente para se pronunciar sobre a segunda questão prejudicial.

31 — V. n.ºs 15 a 17 das presentes conclusões.

V – Conclusão

80. Tendo em conta as considerações precedentes, propomos ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo às questões submetidas pelo Landgericht Baden-Baden:

«Os artigos 1.º, n.º 2, e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução, conforme alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Setembro de 2003, conjugados com o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439, conforme alterada, devem ser interpretados no sentido de que um Estado-Membro pode recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro para as categorias B e D, quando o seu titular estiver sujeito, no território do primeiro Estado-Membro, a uma medida de retirada da autorização de conduzir adoptada posteriormente à emissão da carta de condução para a categoria B, mas que sanciona uma infracção cometida anteriormente a essa emissão.

O facto de a carta de condução para a categoria D ter sido emitida depois de decorrido o período de interdição de solicitação de nova carta de condução que acompanha essa medida de retirada da autorização é, a este respeito, irrelevante.»