



Council of the
European Union

144218/EU XXVII.GP
Eingelangt am 08/06/23

Brussels, 8 June 2023
(OR. en, pt)

10368/23

Interinstitutional File:
2023/0053(COD)

TRANS 236
IA 143
CODEC 1060
INST 203
PARLNAT 117

COVER NOTE

From: The Portuguese Parliament (Assembleia da República)
date of receipt: 6 June 2023
To: The President of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on driving licences, amending Directive (EU) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 383/2012
[6795/23 + ADD1 - COM(2023) 127 final]
– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

Delegations will find enclosed the opinion¹ of the Portuguese Parliament (Assembleia da República) on the above.

¹ The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-127>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARECER

COM (2023) 127

Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 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

1



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, pela Lei n.º 18/2018, de 2 de maio e pela Lei n.º 64/2020, de 2 de novembro, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 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 [COM(2023)127].

A supra identificada iniciativa foi sinalizada à Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, e à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação comissões competentes em razão da matéria.

A Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias analisou a referida iniciativa e aprovou o relatório que se anexa ao presente parecer e que dele faz parte integrante.

A Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação decidiu não emitir relatório por entender que não havia fundamentação pertinente que justificasse a sua pronúncia.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1 – A presente iniciativa diz respeito à Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724

2



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

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.

2 – A presente iniciativa propõe, assim, uma revisão profunda das regras da União em matéria de cartas de condução. Constitui a terceira revisão das referidas regras, introduzidas pela primeira vez em 1980 pela Diretiva 80/1263/CEE¹, seguida da segunda Diretiva Carta de Condução (Diretiva 91/439/CEE)² e da terceira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 2006/126/CE)³ 4.

3 – Importa começar por lembrar que as regras relativas à carta de condução são um elemento indispensável da política comum dos transportes, contribuem para melhorar a segurança rodoviária e facilitam a circulação das pessoas que estabelecem a sua residência num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução.

Atendendo à importância dos meios de transporte individuais, a posse de uma carta de condução devidamente reconhecida pelo Estado-Membro de acolhimento promove e facilita a livre circulação e a liberdade de estabelecimento das pessoas.

Do mesmo modo, qualquer obtenção ilícita desse documento ou do direito de conduzir, ou a perda de uma carta de condução legitimamente adquirida devido a um comportamento ilícito, afeta não só o Estado-Membro onde essas violações foram cometidas, mas também a segurança rodoviária de toda a União.

¹ JO L 375 de 31.12.1980, p. 1, EUR-Lex - 31980L1263 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

² JO L 237 de 24.8.1991, p. 1, EUR-Lex - 31991L0439 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

³ JO L 403 de 30.12.2006, p. 18, EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

⁴ A primeira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 80/1263/CEE) introduziu o primeiro conjunto de regras na UE em matéria de harmonização dos regimes nacionais de cartas de condução, em especial através da introdução de um modelo comunitário de carta de condução, da definição preliminar das categorias de veículos e da fixação das condições em que as cartas de condução podem ser emitidas ou trocadas em toda a UE. Estas regras foram aperfeiçoadas e alargadas na segunda Diretiva Carta de Condução (Diretiva 91/439/CEE). Mais importante ainda, foi estabelecido o reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros e foram introduzidos requisitos de idade mínima para a emissão da carta de condução. A terceira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 2006/126/CE) foi aprovada em dezembro de 2006 e foi alterada onze vezes entre 2009 e 2020, principalmente para melhorar a harmonização das normas e dos requisitos comuns, bem como para a adaptar à evolução tecnológica.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

4 – Neste contexto, a presente iniciativa refere que o quadro atual deve ser atualizado para se adequar à nova era e para ser sustentável, inclusivo, inteligente e resiliente.

É importante simplificar e digitalizar os procedimentos administrativos, para eliminar os obstáculos remanescentes, nomeadamente administrativos, à livre circulação dos condutores que estabelecem a sua residência num Estado-Membro diferente daquele que emite a carta de condução.

Um quadro harmonizado para uma carta de condução normalizada da União deve abranger tanto as cartas de condução físicas como móveis e prever o seu reconhecimento mútuo, caso tenham sido devidamente emitidas em conformidade com a presente iniciativa.

5 - A União Europeia introduziu o primeiro «modelo comunitário» da carta de condução física em 4 de dezembro de 1980.

A presente iniciativa menciona que, desde então, as regras relativas a esse modelo comunitário tornaram-se a pedra angular das estruturas de emissão de cartas de condução mais avançadas do mundo, abrangendo mais de 250 milhões de condutores.

A presente iniciativa deve, por conseguinte, basear-se na experiência e na prática acumuladas e estabelecer regras harmonizadas para as normas da União em matéria de cartas de condução físicas.

As cartas de condução físicas emitidas na União devem, em especial, prever um elevado nível de proteção contra a fraude e a falsificação, através de medidas contra a falsificação e da possibilidade de incluir circuitos integrados ou códigos QR nas referidas cartas.

6 – Importa ainda relembrar que a segurança rodoviária na União Europeia melhorou significativamente nos últimos 20 anos. O número de vítimas mortais em acidentes de viação diminuiu 61,5 %, passando de cerca de 51 400, em 2001, para cerca de 19 800, em 2021.

No entanto, esta melhoria da segurança rodoviária não foi tão acentuada quanto necessário. O abrandamento na redução do número de mortes na estrada, que estagnou em 2014, levou os ministros dos Transportes da UE a emitirem uma declaração ministerial sobre segurança rodoviária no Conselho informal dos



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

transportes, em Valeta, em março de 2017⁵, na qual os Estados-Membros convidaram a Comissão a estudar a possibilidade de reforçar o quadro jurídico da UE em matéria de segurança rodoviária, a fim de garantir que menos pessoas morrem em acidentes rodoviários.

7 – Com efeito, a presente iniciativa, menciona, que no âmbito do seu terceiro pacote de mobilidade, de maio de 2018, a Comissão publicou o «Plano de ação estratégico para a segurança rodoviária»⁶, no qual apelou a uma nova abordagem com vista a contrariar a tendência de estagnação dos valores da segurança rodoviária na UE e a aproximar-se do objetivo a longo prazo das zero vítimas mortais em acidentes de viação na UE até 2050 («Visão Zero»).

Em junho de 2019, a Comissão publicou o Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2021-2030 - Próximas etapas da campanha «Visão Zero»⁷. Propôs igualmente novas metas intermédias de redução de 50% do número de mortes na estrada entre 2020 e 2030, bem como uma redução de 50 % do número de feridos graves no mesmo período, tal como recomendado na Declaração de Valeta.

8 – A presente iniciativa, indica, igualmente que na sua Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente⁸ de 2020, a Comissão reiterou o objetivo de zero vítimas mortais em todos os modos de transporte até 2050 e anunciou a revisão da Diretiva Carta de Condução, nomeadamente para ter em conta a inovação tecnológica, incluindo as cartas de condução móveis, no âmbito da Iniciativa Emblemática 10 «Aumentar a segurança intrínseca e extrínseca dos transportes».

Em outubro de 2021, o Parlamento Europeu adotou, também, uma resolução sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-

⁵

Ver:

https://cumos.eu/wpcontent/uploads/2017/07/Valetta_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 COM(2018) 293 final («Europa em Movimento, Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa), anexo 1, EUR-Lex - 52018DC0293 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

⁸ COM(2020) 789 final, EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

5



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

2030⁹, instando a Comissão a continuar a promover a segurança rodoviária, nomeadamente através de normas mais rigorosas em termos de formação dos condutores.

9 – A presente iniciativa refere, igualmente, que na UE e noutros Estados membros do EEE (Espaço Económico Europeu), está em vigor e é aplicado um dos quadros mais avançados do mundo em matéria de cartas de condução. No total, abrange mais de 250 milhões de condutores.

A pedra angular deste quadro é a Diretiva Carta de Condução, que estabelece medidas jurídicas comuns para o reconhecimento e a emissão de cartas de condução na União Europeia. Os seus objetivos são a melhoria da segurança rodoviária e a facilitação da livre circulação dos cidadãos na UE. Com a liberdade de circulação criada pelo mercado único europeu, as regras da UE em matéria de cartas de condução contribuíram para facilitar as viagens transfronteiriças e facilitar a mudança de residência, no caso dos cidadãos que se estabelecem noutro Estado-Membro.

No entanto, os cidadãos continuam a confrontar-se com incoerências entre as abordagens nacionais, que, por sua vez, afetam os seus direitos de condução. Além disso, enfrentam lacunas e dificuldades na aplicação da diretiva.

10 – O objetivo da presente iniciativa é, por isso, o de melhorar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação de pessoas na União Europeia, contribuindo simultaneamente para um transporte rodoviário sustentável e para a sua transformação digital, o que se visa alcançar através das seguintes ações:

- **Melhorar as competências, os conhecimentos e a experiência de condução, e reduzir e penalizar os comportamentos perigosos.** As regras em matéria de formação, exames e período probatório dos condutores assegurarão que os condutores, em especial os condutores jovens e os condutores recém-encartados, adquirem as competências, os conhecimentos, a perceção dos riscos e a experiência de condução necessários para conduzir em segurança. Além disso, todos os condutores melhorarão as competências e os conhecimentos sobre as tecnologias avançadas, o que lhes permitirá utilizar

⁹ P9_TA(2021)0407, https://www.europarl.europa.eu/cocoo/document/TA-9-2021-0407_PT.pdf



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

plenamente o potencial da inovação em termos de segurança e ambiente, e sobre como garantir uma coexistência segura entre o tráfego motorizado e os modos de transporte ativos. Os condutores devem ser responsabilizados pelos seus comportamentos de condução perigosos em todos os Estados-Membros, a fim de criar um ambiente propício à melhoria da segurança rodoviária.

- **Assegurar uma aptidão física e mental adequada dos condutores em toda a UE.** *As regras relativas à aptidão física e mental necessária para a condução, no que diz respeito aos condutores não-profissionais, serão melhoradas e atualizadas, a fim de ter em conta os desenvolvimentos tecnológicos mais recentes e respeitar o modelo de abordagem da deficiência baseado nos direitos humanos²⁰. Além disso, o processo de avaliação médica em toda a UE será melhorado, a fim de contribuir mais adequadamente para a consecução dos objetivos de segurança rodoviária.*
- **Eliminar os obstáculos inadequados ou desnecessários que afetam os requerentes e os titulares de cartas de condução.** *Persistem ainda vários obstáculos ao acesso dos condutores às cartas de condução e ao reconhecimento dos seus direitos de condução, que, por sua vez, entravam a liberdade de circulação na UE: dificuldades relacionadas com os exames de condução resultantes da falta de conhecimentos linguísticos, de regras diferentes para determinar a residência habitual dos residentes na UE ou da ausência de continuidade de determinados direitos de condução, quando viajam e mudam de residência na UE. Espera-se igualmente que a eliminação desses obstáculos ajude a resolver a atual escassez de condutores, em especial de condutores de camiões, sem comprometer a segurança rodoviária. Além disso, está prevista uma maior harmonização da validade das cartas de condução e a introdução de uma carta de condução móvel.*

11 – Por último, e relativamente ao respeito pelos direitos fundamentais, a presente iniciativa refere que as regras relativas às cartas de condução são harmonizadas com a legislação da UE aplicável em matéria de proteção de dados. Propõe-se uma definição mais clara dos casos em que a RESPER (rede de intercâmbio de informações relacionadas com as cartas de condução) pode ser utilizada, eliminando as ambiguidades jurídicas existentes, que constituem um risco para a proteção dos



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

dados pessoais dos condutores. A utilização das funcionalidades eIDAS¹⁰, na carta de condução da UE, em especial a identidade eletrónica para efeitos de inscrição e a carteira da UE para o armazenamento e o intercâmbio de dados, garantirá um elevado nível de segurança e privacidade das informações tratadas.

12 – Nesse sentido, a presente iniciativa sublinha a importância de assegurar que o tratamento de dados pessoais para efeitos de aplicação da mesma respeita o quadro de proteção de dados da União, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹

Atentas as disposições da presente iniciativa, cumpre suscitar as seguintes questões:

a) Da Base Jurídica

A base jurídica da presente iniciativa é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da UE. O artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE prevê que, no domínio dos transportes, a União Europeia tem competência para adotar medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes, incluindo a segurança rodoviária.

b) Do Princípio da Subsidiariedade

A União Europeia já tem competência no domínio das cartas de condução, por força da Diretiva 2006/126/CE. As questões relacionadas com as cartas de condução contêm aspetos transnacionais que não podem ser tratados pelos Estados-Membros individualmente.

Tendo em conta os objetivos da UE em matéria de segurança rodoviária e os progressos insuficientes previstos em termos de redução do número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes de viação, são necessárias novas medidas da UE para cumprir os objetivos fixados. Por exemplo, a luta contra os comportamentos

¹⁰ A plataforma eIDAS tem, como objetivo principal, estabelecer uma base europeia comum para uma interação eletrónica segura, aumentando a confiança e segurança das transações online na União Europeia, promovendo uma maior utilização de serviços online por parte dos cidadãos, operadores económicos e administração pública

¹¹ 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 (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

perigosos nas estradas só poderá produzir os resultados desejados se os infratores rodoviários não residentes enfrentarem as consequências do seu comportamento nas mesmas condições que os residentes. Estes objetivos não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros individualmente, dada a dimensão transfronteiras destas questões.

São igualmente necessárias novas medidas a nível da UE para eliminar os obstáculos desnecessários e injustificados à livre circulação de pessoas, decorrentes de procedimentos de emissão e renovação de cartas de condução menos eficientes. Estes problemas têm de ser abordados a nível da UE, uma vez que também possuem uma dimensão transfronteiras. No que diz respeito ao caso específico das cartas de condução móveis, estas só podem ser mutuamente reconhecidas em toda a UE se as soluções utilizadas pelos Estados-Membros forem harmonizadas e interoperáveis.

Sem a intervenção da UE, a cooperação entre os Estados-Membros em matéria de cartas de condução prosseguiria através de acordos bilaterais ou multilaterais, o que, por sua vez, resultaria numa maior complexidade do sistema de obtenção da carta de condução e num aumento dos encargos administrativos para os titulares de cartas e as administrações.

Uma vez que os objetivos da presente iniciativa não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, já que as regras que regem a emissão, renovação, substituição e troca de cartas de condução resultariam em exigências tão diversas que seria impossível atingir o nível de segurança rodoviária e de livre circulação dos cidadãos previsto pelas regras harmonizadas, esses objetivos serão mais bem alcançados a nível da União, através do estabelecimento de requisitos mínimos.

Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

É, pois, nosso entendimento que é respeitado o princípio da subsidiariedade.

c) Do Princípio da Proporcionalidade



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo 5º artigo do Tratado da União Europeia, a presente iniciativa é necessária e proporcionada relativamente ao objetivo de facilitar a livre circulação através de regras adicionais harmonizadas em matéria de cartas de condução, uma vez que os Estados-Membros, por si só, não podem assegurar o reconhecimento sem descontinuidades do direito de conduzir conferido por uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

A presente iniciativa não excede o necessário para alcançar os objetivos de garantir um melhor nível de segurança rodoviária e de facilitar a livre circulação, uma vez que as opções políticas adotadas continuam a proporcionar um nível adequado de flexibilidade aos Estados-Membros.

É, pois, nosso entendimento que é respeitado o princípio da proporcionalidade.

PARTE III - PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1 - A presente iniciativa não viola os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União e o proposto não excede o necessário para tal.

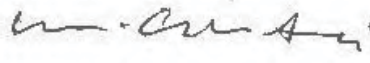
2 - Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 1 de junho de 2023

A Deputada Autora do Parecer


(Clara Marques Mendes)

O Presidente da Comissão


(Luís Capoulas Santos)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE IV – ANEXO

- Relatório da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias.
- Nota Técnica realizada pelos serviços da Comissão de Assuntos Europeus.



Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

Relatório

COM(2023)127

Autora: Deputada
Patrícia Gilvaz (IL)

Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 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

1



Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

ÍNDICE

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III – OPINIÃO DA DEPUTADA RELATORA

PARTE IV – CONCLUSÕES

PARTE V – ANEXOS

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei nº 43/2008, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, pela Lei n.º 18/2018, de 2 de maio e pela Lei n.º 64/2020, de 2 de novembro, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias recebeu a presente iniciativa Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 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 [COM (2023)127] e, atento o seu objeto, entendeu emitir o presente relatório.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Do objeto, conteúdo e motivação da iniciativa

A presente proposta versa sobre uma revisão profunda das regras da União em matéria de cartas de condução, constituindo a terceira revisão das referidas regras, introduzidas pela primeira vez em 1980 pela Diretiva 80/1263/CEE, seguida da segunda Diretiva Carta de Condução (Diretiva 91/439/CEE) e da terceira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 2006/126/CE).

Altera-se por isso a Diretiva (UE) 2022/2561 relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros e o Regulamento (UE) 2018/1724 relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a

procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e revoga a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 que altera o Regulamento (CE) n.º 428/2009 do Conselho que cria um regime comunitário de controlo das exportações, transferências, corretagem e trânsito de produtos de dupla utilização.

A iniciativa assume pretender melhorar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação de pessoas na União Europeia, contribuindo simultaneamente para um transporte rodoviário sustentável e para a sua transformação digital, e insere-se num pacote composto por três iniciativas: além da presente proposta, contém igualmente uma proposta de diretiva que altera a 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 («Diretiva CBE»), e uma proposta de diretiva relativa ao efeito a nível da União de determinadas inibições de conduzir.

São as seguintes as ações propostas:

- 1) Melhorar as competências, os conhecimentos e a experiência de condução, e reduzir e penalizar os comportamentos perigosos. As regras em matéria de formação, exames e período probatório dos condutores assegurarão que os condutores, em especial os condutores jovens e os condutores recém-encartados, adquirem as competências, os conhecimentos, a perceção dos riscos e a experiência de condução necessários para conduzir em segurança. Além disso, todos os condutores melhorarão as competências e os conhecimentos sobre as tecnologias avançadas, o que lhes permitirá utilizar plenamente o potencial da inovação em termos de segurança e ambiente, e sobre como garantir uma coexistência segura entre o tráfego motorizado e os modos de transporte ativos. Os condutores devem ser responsabilizados pelos seus comportamentos de condução perigosos em todos os Estados-Membros, a fim de criar um ambiente propício à melhoria da segurança rodoviária.
- 2) Assegurar a aptidão física e mental adequada dos condutores em toda a UE. As regras relativas à aptidão física e mental necessária para a condução, no

que diz respeito aos condutores não-profissionais, serão melhoradas e atualizadas, a fim de ter em conta os desenvolvimentos tecnológicos mais recentes e respeitar o modelo de abordagem da deficiência baseado nos direitos humanos. Além disso, o processo de avaliação médica em toda a UE será melhorado, a fim de contribuir mais adequadamente para a consecução dos objetivos de segurança rodoviária.

- 3) Eliminar os obstáculos inadequados ou desnecessários que afetam os requerentes e os titulares de cartas de condução. Persistem ainda vários obstáculos ao acesso dos condutores às cartas de condução e ao reconhecimento dos seus direitos de condução, que, por sua vez, entram a liberdade de circulação na UE: dificuldades relacionadas com os exames de condução resultantes da falta de conhecimentos linguísticos, de regras diferentes para determinar a residência habitual dos residentes na UE ou da ausência de continuidade de determinados direitos de condução, quando viajam e mudam de residência na UE. Espera-se igualmente que a eliminação desses obstáculos ajude a resolver a atual escassez de condutores, em especial de condutores de camiões, sem comprometer a segurança rodoviária. Além disso, estão previstas uma maior harmonização da validade das cartas de condução e a introdução de uma carta de condução móvel.

2. Enquadramento legal e doutrinário

O enquadramento legal e doutrinário da iniciativa alvo deste Relatório está feito de forma exaustiva na Nota Técnica anexa, para a qual remetemos.

PARTE III – OPINIÃO DO RELATOR

A Deputada autora do presente relatório exime-se, nesta sede, de exprimir a sua opinião sobre a iniciativa em apreço, a qual é, de resto, de «elaboração facultativa».

PARTE IV – CONCLUSÕES

Face ao exposto, a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias conclui o seguinte:

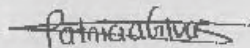
- a) A análise da presente iniciativa **não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento.**
- b) A Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias **dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa**, devendo o presente relatório ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto de 2006, na sua versão atual, para os devidos efeitos.

PARTE V - ANEXOS

Nota técnica.

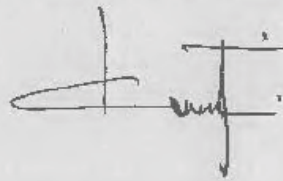
Palácio de S. Bento, 25 de abril de 2023

A Deputada Relatora,



(Patricia Gilvaz)

O Presidente da Comissão,



(Fernando Negrão)