ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

13 de Outubro de 2011 *

No processo C-224/10,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Landgericht Baden-Baden (Alemanha), por decisão de 6 de Maio de 2010, entrado no Tribunal de Justiça em 10 de Maio de 2010, no processo penal contra

Leo Apelt,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: J. N. Cunha Rodrigues, presidente de secção, U. Lõhmus, A. Rosas (relator), A. Ó Caoimh e A. Arabadjiev, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,
secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

* Língua do processo: alemão.

vistas as observações apresentadas:

— em representação de L. Apelt, por B. Stege, Rechtsanwalt,

— em representação da Comissão Europeia, por G. Braun, na qualidade de agente,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 30 de Junho de 2011,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objecto a interpretação dos artigos 1.º, 5.º, n.º 1, alínea a), 7.º, n.º 1, alínea b), 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 (JO L 237, p. 1), conforme alterada pela Directiva 2000/56/CE da Comissão, de 14 de Setembro de 2000 (JO L 237, p. 45, a seguir «Directiva 91/439»), bem como a interpretação do artigo 11.º, n.º 4, da Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403, p. 18, e rectificações no JO 2009, L 19, p. 67).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um processo penal intentado contra L. Apelt, por condução intencional sem carta de condução.

Quadro jurídico

Regulamentação da União

3 Nos termos do primeiro considerando da Directiva 91/439:

«[…] em termos de política comum de transportes e tendo em vista contribuir para a melhoria da segurança da circulação rodoviária, bem como para facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado-Membro diferente daquele em que foram aprovadas num exame de condução, é desejável que exista uma carta de condução nacional de modelo comunitário mutuamente reconhecido pelos Estados-Membros sem obrigação de troca».

4 Por força do quarto considerando da Directiva 91/439, para satisfazer certos imperativos da segurança rodoviária, é necessário fixar requisitos mínimos de emissão da carta de condução.

5 O artigo 1.º, n.os 1 e 2, da Directiva 91/439 tem o seguinte teor:

«1. Os Estados-Membros estabelecerão a carta de condução nacional segundo o modelo comunitário descrito no anexo I ou I A, nos termos da presente directiva. [...]

2. As cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros são mutuamente reconhecidas.»

6 O artigo 3.º da referida directiva dispõe:

«1. A carta de condução prevista no artigo 1.º habilita a conduzir os veículos das seguintes categorias:

[...]

categoria B:

— automóveis, com massa máxima autorizada não superior a 3500 quilogramas e um número de lugares sentados, sem contar com o do condutor, não superior a oito; [...]

[...]

categoria D:

— automóveis destinados ao transporte de passageiros com um número de lugares sentados, sem contar com o do condutor, superior a oito; [...]

2. Dentro das categorias A, B, B + E, C, C + E, D e D + E pode ser emitida uma carta específica para a condução dos veículos das seguintes subcategorias [...]»

7 Nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da referida directiva:

«1. 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.»

8 O artigo 7.º, n.º 1, da mesma directiva dispõe:

«A emissão da carta de condução fica igualmente subordinada:

[...]

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.»

9 Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439, uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução.

10 O artigo 8.º, n.ºs 2 e 4, primeiro parágrafo, desta directiva prevê:

«2. Sem prejuízo do cumprimento do princípio da territorialidade das leis penais e das disposições de polícia, 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 e, se necessário, proceder, para o efeito, à troca dessa carta.

[...]

4. Um Estado-Membro pode recusar, a uma pessoa que seja objecto no seu território de uma das medidas referidas no n.º 2, reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro.»

11 Em conformidade com a parte I, A, ponto 1, segundo parágrafo, do anexo II da Directiva 91/439, os candidatos à obtenção de carta de condução de uma categoria, que tenham passado no exame teórico relativo a uma carta de condução de categoria diferente, podem ser isentos das disposições comuns previstas nos pontos 2 a 4 do referido anexo.

12 A parte I, A, ponto 2, do referido anexo II determina o conteúdo do exame teórico relativo a todas as categorias de veículos. As disposições específicas relativas às categorias A e A1 estão previstas no ponto 3 da referida parte I, A, e as relativas às categorias C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 e D1 + E, no ponto 4 da referida parte I, A.

13 O artigo 11.º, n.os 1 e 4, da Directiva 2006/126 dispõe:

«1. No caso de o titular de uma carta de condução válida emitida por um Estado-Membro ter adquirido residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar a troca da sua carta de condução por outra carta equivalente. Compete ao Estado-Membro que proceder à troca verificar para que categoria a carta apresentada é efectivamente válida. [...]

[...]

4. Um Estado-Membro recusará emitir uma carta de condução a um candidato cuja carta de condução tenha sido objecto de restrição, suspensão ou retirada noutro Estado-Membro.

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.

Um Estado-Membro pode igualmente recusar emitir uma carta de condução a um candidato cuja carta de condução tenha sido cassada noutro Estado-Membro.»

Regulamentação nacional

14 O § 28, n.os 1 e 4, do Regulamento relativo ao acesso das pessoas à circulação rodoviária (regulamento relativo à carta de condução) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)], de 18 de Agosto de 1998 (BGBl. 1998 I, p. 2214), na versão aplicável à data dos factos em causa no processo principal, tem a seguinte redacção:

«1. Os titulares de uma carta de condução válida da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, que tenham residência habitual […] na Alemanha, estão autorizados – sem prejuízo da restrição prevista nos n.os 2 a 4 – a conduzir veículos neste país, no limite dos direitos que lhes tenham sido conferidos pela emissão da sua carta de condução. […]

4. A autorização prevista no n.º 1 não se aplica aos titulares de uma carta de condução da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu,

[...]

3. cuja carta de condução tenha sido objecto, na Alemanha, de uma medida de apreensão provisória ou definitiva tomada por um tribunal, ou de uma medida de apreensão imediatamente executória ou definitiva tomada por uma autoridade administrativa […]»

15 O § 21, n.º 1, ponto 1, da Lei da circulação rodoviária (Straβenverkehrsgesetz), na sua versão aplicável à data dos factos em causa no processo principal, prevê:

«1. É punido com prisão até um ano, ou com multa, quem

1) conduza um veículo quando não seja titular da carta de condução exigida para esse efeito, ou quando tenha sido proibido de conduzir um veículo em conformidade com o § 44 do Código Penal ou com o § 25 da presente lei [...]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

16 L. Apelt, de nacionalidade alemã, obteve, em 14 de Dezembro de 1998, uma carta de condução para as classes 1a, 1b, 3, 4 e 5, dos serviços competentes da circunscrição de Verden (Alemanha).

17 Em 23 de Janeiro de 2006, L. Apelt foi detido, na Alemanha, quando conduzia um veículo em estado de embriaguez. No dia seguinte, a sua carta de condução foi objecto de uma medida de apreensão pelos serviços de polícia alemães («polizeiliche Verwahrung»).

18 Em 31 de Maio de 2006, L. Apelt foi condenado pelo Amtsgericht Osterholz-Scharmbeck a uma multa por condução em estado de embriaguez. Foi-lhe retirada a carta de condução, ficou privado do direito de conduzir e foi condenado na interdição de solicitar nova carta de condução, que caducava em 29 de Novembro de 2006.

19 Em 1 de Março de 2006, ou seja, antes da cassação do título de condução emitido a favor de L. Apelt pelas autoridades alemãs, mas após a adopção da medida de apreensão dessa carta pelos serviços de polícia alemães, L. Apelt obteve das autoridades competentes checas uma autorização de condução para os veículos da categoria B, ao abrigo da qual lhe foi entregue, no mesmo dia, uma carta de condução. O lugar de residência indicado nessa carta situa-se na Alemanha.

20 Em 30 de Abril de 2007, ou seja, após o termo da interdição de solicitar nova carta de condução, contra si pronunciada pelo Amtsgericht Osterholz-Scharmbeck, L. Apelt obteve das autoridades checas uma autorização de condução para os veículos da categoria D. A esse título, foi-lhe emitida uma carta de condução no mesmo dia, na qual figura um lugar de residência situado na República Checa, bem como uma data de emissão de uma carta de condução para os veículos da categoria B, a saber, 1 de Março de 2006.

21 Em 11 de Julho de 2009, L. Apelt foi detido quando conduzia um autocarro no território do município de Achern (Alemanha). O Ministério Público pediu ao Amtsgericht Achern que proferisse um despacho penal contra L. Apelt, por condução intencional sem autorização de condução. O Amtsgericht Achern indeferiu esse pedido, por entender que a autorização de condução emitida pelas autoridades checas para os veículos da categoria D, emitida após o termo do período de interdição, era válida no território alemão.

22 O Ministério Público recorreu desse despacho para o Landgericht Baden-Baden, alegando que a autorização de condução para os veículos da categoria B, inválida na Alemanha, é um elemento indispensável da carta de condução para os veículos da categoria D.

23 Foi nestas circunstâncias que o Landgericht Baden-Baden decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«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?

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?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

24 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se, tendo em conta o artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439, segundo o qual as cartas para os veículos das categorias C e D só podem ser emitidas aos condutores já habilitados para a categoria B, um Estado-Membro pode recusar, em conformidade com os artigos 1.º e 8.º, n.ºs 2 e 4, desta directiva, reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro para as categorias B e D, em especial atendendo à categoria D, quando o titular da referida carta de condução obteve uma autorização de condução da categoria B, antes da adopção, no primeiro Estado-Membro, de uma medida de cassação da autorização de condução, e quando a autorização de condução para a categoria D, por sua vez, só foi emitida posteriormente à cassação e após o termo da interdição de emissão de novo título de condução, ordenada ao mesmo tempo que a cassação.

25 Importa acrescentar que o órgão jurisdicional de reenvio precisa que ainda que a carta de condução tenha sido emitida pelas autoridades checas para os veículos da categoria B, antes de L. Apelt ter sido objecto de uma medida de cassação do título de condução na Alemanha, essa emissão ocorreu após a medida de apreensão da sua carta de condução alemã pelos serviços de polícia alemães, e que tanto esta última medida como a medida de cassação do título de condução se justificam por razões existentes na data de emissão da carta de condução para os veículos da categoria B pelas autoridades checas. Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio faz referência ao facto de o lugar de residência de L. Apelt, indicado nesta última carta de condução, se situar na Alemanha.

26 Ora, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), da Directiva 91/439, a emissão da carta de condução fica, designadamente, subordinada 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.

27 Assim, a fim de dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, a questão submetida deve ser entendida no sentido de que se pretende saber se, em substância, os artigos 1.º, n.º 2, 5.º, n.º 1, alínea a), 7.º, n.º 1, alínea b), e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439 se opõem a que um Estado-Membro de acolhimento recuse reconhecer uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro para os veículos das categorias B e D, em primeiro lugar, quando o titular da referida carta de condução tiver obtido uma autorização de condução para os veículos da categoria B em violação do requisito de residência habitual e depois de a sua carta de condução emitida pelo primeiro Estado-Membro ter sido apreendida pelos serviços de polícia deste primeiro Estado-Membro, mas antes da adopção, no referido primeiro Estado-Membro, de uma medida de cassação da autorização de condução, e, em segundo lugar, quando o titular da referida carta de condução tiver obtido a autorização de condução para os veículos da categoria D, depois da adopção da referida medida de cassação e após o termo da interdição de concessão de uma nova carta de condução.

28 De acordo com jurisprudência assente, o artigo 1.º, n.º 2, da Directiva 91/439 prevê o reconhecimento mútuo, sem formalidades, das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros. Esta disposição impõe a estes últimos uma obrigação clara e precisa, que não deixa margem de apreciação quanto às medidas a adoptar para com ela se conformarem (acórdão de 19 de Maio de 2011, Grasser, C-184/10, Colect., p. I-4057, n.º 19 e jurisprudência referida).

29 Compete ao Estado-Membro emissor verificar se estão preenchidos os requisitos mínimos exigidos pelo direito da União, designadamente os relativos à residência e à aptidão para conduzir, impostos pelo artigo 7.º, n.º 1, da referida directiva, e, portanto, se se justifica a emissão de uma carta de condução (acórdão Grasser, já referido, n.º 20 e jurisprudência referida).

30 Quando as autoridades de um Estado-Membro tenham emitido uma carta de condução em conformidade com o artigo 1.º, n.º 1, da Directiva 91/439, está vedado aos outros Estados-Membros o direito de verificar o cumprimento dos requisitos de emissão previstos por esta directiva. Com efeito, deve considerar-se que a posse de uma carta de condução emitida por um Estado-Membro constitui a prova de que o titular da referida carta satisfazia os referidos requisitos, no dia em que esta foi emitida a seu favor (acórdão Grasser, já referido, n.º 21 e jurisprudência aí referida).

31 Todavia, resulta do acórdão de 20 de Novembro de 2008, Weber (C-1/07, Colect., p. I-8571), que os artigos 1.º, n.º 2, e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439 não se opõem a que um Estado-Membro recuse o reconhecimento, no seu território, do direito de conduzir que resulta de uma carta de condução emitida noutro Estado-Membro a uma pessoa que foi objecto, no território do primeiro Estado-Membro, de uma medida de retirada do direito de conduzir, mesmo que essa retirada tenha sido decidida posteriormente à emissão da referida carta, quando esta tenha sido obtida durante o período de validade de uma medida de suspensão da carta emitida pelo primeiro Estado-Membro e que tanto esta medida como a medida de retirada sejam justificadas por razões já existentes à data de emissão da segunda carta de condução.

32 No processo principal, a medida de cassação da autorização de condução foi ordenada posteriormente à emissão da carta de condução de L. Apelt, pelas autoridades checas, para os veículos da categoria B. No entanto, essa carta de condução foi emitida quando a carta de condução emitida na Alemanha a favor de L. Apelt tinha sido apreendida pelos serviços de polícia alemães.

33 Como sublinhou o órgão jurisdicional de reenvio, a referida medida de apreensão pode ser considerada como uma medida de suspensão prevista pelo artigo 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439. A referida directiva não se opõe, portanto, a que as autoridades alemãs recusem reconhecer, no seu território, a carta de condução de L. Apelt, emitida pelas autoridades checas para veículos da categoria B, visto que tanto a medida de apreensão tomada pelos serviços de polícia alemães como a medida de cassação se justificam por razões existentes à data de emissão dessa carta de condução.

34 Em todo o caso, importa relembrar que resulta da decisão de reenvio que o lugar de residência indicado na referida carta de condução se situa na Alemanha. Ora, o incumprimento do requisito de residência habitual na acepção do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), da Directiva 91/439 pode, só por si, justificar que um Estado-Membro recuse reconhecer a carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

35 Com efeito, decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que os artigos 1.º, n.º 2, 7.º, n.º 1, alínea b), e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439 não se opõem a que um Estado-Membro de acolhimento recuse reconhecer, no seu território, uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro, quando se prove, com base nas informações constantes dessa carta de condução, que não foi respeitado o requisito de residência habitual previsto no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), desta directiva (acórdão Grasser, já referido, n.º 33).

36 Por conseguinte, as autoridades alemãs podiam recusar reconhecer uma carta de condução como a que foi emitida a favor de L. Apelt pelas autoridades checas para os veículos da categoria B.

37 No que diz respeito à questão de saber se um Estado-Membro pode recusar reconhecer uma carta de condução como a que foi emitida pelas autoridades checas a favor de

L. Apelt, para os veículos da categoria D, importa sublinhar que resulta do artigo 5.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439 que a carta de condução para os veículos da categoria D só pode ser emitida a favor dos condutores já habilitados para os veículos da categoria B.

38 A Comissão defende que, visto que as exigências impostas para a obtenção de uma carta de condução para os veículos da categoria D são mais estritas do que as exigidas para a obtenção da carta de condução para os veículos da categoria B e que L. Apelt obteve uma carta de condução para os veículos da categoria D posteriormente ao período de interdição de solicitar uma nova carta de condução, a data de obtenção da carta de condução para os veículos da categoria B, que figura na referida carta de condução para os veículos da categoria D, não pode afectar a obrigação de reconhecimento mútuo das cartas de condução prevista na Directiva 91/439.

39 Esta argumentação não pode ser acolhida.

40 Com efeito, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, da Directiva 91/439, uma carta de condução estabelecida segundo o artigo 1.º desta directiva pode autorizar a condução de veículos de categorias diferentes. Dentre estas categorias, pode ser emitida uma carta específica para a condução dos veículos de diferentes subcategorias, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, da referida directiva.

41 Para esse efeito, uma carta de condução para os veículos da categoria B autoriza a condução de automóveis cuja tara máxima autorizada não seja superior a 3 500 quilogramas e cujo número de lugares sentados, sem contar com o do condutor, não seja superior a oito. Uma carta de condução para os veículos da categoria D, pelo contrário, autoriza a condução dos automóveis destinados ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados, sem contar com o do condutor.

42 Como sublinhou o advogado-geral no n.º 33 das suas conclusões, esta repartição por categorias e por subcategorias permite adaptar, para cada uma delas, os requisitos mínimos para a emissão da carta de condução.

43 Mais precisamente, a Directiva 91/439 prevê, nos anexos II e III, uma base comum a todas as categorias de cartas de condução. A emissão de qualquer carta de condução está sujeita ao preenchimento dos requisitos mínimos relativos a essa base comum. Como sublinhou o advogado-geral no n.º 37 das suas conclusões, trata-se de saber, por exemplo, dominar o veículo, a fim de evitar situações de perigo e reagir de forma adequada caso estas situações venham a surgir, ou ainda conhecer as distâncias de segurança entre os veículos, a distância de travagem e o comportamento do veículo em questão na estrada.

44 Para além desses requisitos mínimos, estão previstos exames específicos para cada categoria, nomeadamente, para a categoria D.

45 A este respeito, importa sublinhar que decorre da parte I, A, ponto 1, segundo parágrafo, do anexo II da Directiva 91/439 que os candidatos à obtenção de carta de condução de uma categoria, que tenham passado no exame teórico relativo a uma carta de condução de categoria diferente, podem ser isentos dos exames teóricos relativos, nomeadamente, às disposições legais em matéria de circulação rodoviária.

46 Resulta, assim, quer da redacção quer da estrutura da Directiva 91/439 que a carta de condução para os veículos da categoria B constitui uma base indispensável e prévia à obtenção de uma carta de condução para os veículos da categoria D.

47 Seria, portanto, contrário ao objectivo de segurança rodoviária mencionado no primeiro e quarto considerandos da Directiva 91/439 não permitir que um Estado-Membro de acolhimento recusasse reconhecer uma carta de condução para os veículos da categoria D, emitida com base numa carta de condução para os veículos da categoria B ferida de uma irregularidade que justifica o não reconhecimento desta última carta.

48 Por conseguinte, importa notar que, quando um Estado-Membro pode, com base na Directiva 91/439, recusar reconhecer a validade de uma carta de condução para os veículos da categoria B, emitida pelas autoridades de outro Estado-Membro, pode igualmente não reconhecer a validade da carta de condução para os veículos da categoria D, emitida com base na referida carta de condução para os veículos da categoria B.

49 Uma vez que a carta de condução para os veículos da categoria B, emitida pelas autoridades checas a favor de L. Apelt, está ferida de irregularidades que justificam o seu não reconhecimento, os artigos 1.º, n.º 2, 5.º, n.º 1, alínea a), 7.º, n.º 1, alínea b), e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439 não se opõem a que as autoridades alemãs recusem reconhecer igualmente a carta de condução para os veículos da categoria D, emitida pelas autoridades checas a favor de L. Apelt com base na sua carta de condução de categoria B.

50 Tendo em conta o que precede, importa responder à primeira questão que os artigos 1.º, n.º 2, 5.º, n.º 1, alínea a), 7.º, n.º 1, alínea b), e 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439 não se opõem a que um Estado-Membro de acolhimento recuse reconhecer uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro para os veículos das categorias B e D, em primeiro lugar, quando o titular da referida carta de condução tiver obtido uma autorização de condução para os veículos da categoria B, em violação do requisito de residência habitual e depois de a sua carta de condução emitida pelo primeiro Estado-Membro ter sido apreendida pelos serviços de polícia deste primeiro Estado-Membro, mas antes da adopção, no referido primeiro Estado-Membro, de uma medida de cassação da autorização de condução, e, em segundo lugar, quando o titular

da referida carta de condução tiver obtido a autorização de condução para os veículos da categoria D, depois da adopção da referida medida de cassação e após o termo da interdição de concessão de uma nova carta de condução.

Quanto à segunda questão

51 Tendo em conta que os factos do litígio no processo principal ocorreram durante os anos de 2006 e 2007, por conseguinte, antes de ser aplicável o artigo 11.º, n.º 4, da Directiva 2006/126, não há que responder à segunda questão.

Quanto às despesas

52 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Segunda Secção) declara:

Os artigos 1.º, n.º 2, 5.º, n.º 1, alínea a), 7.º, n.º 1, alínea b), 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 pela Directiva 2000/56/CE da Comissão, de

14 de Setembro de 2000, não se opõem a que um Estado-Membro de acolhimento recuse reconhecer uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro para os veículos das categorias B e D, em primeiro lugar, quando o titular da referida carta de condução tiver obtido uma autorização de condução para os veículos da categoria B, em violação do requisito de residência habitual e depois de a sua carta de condução emitida pelo primeiro Estado-Membro ter sido apreendida pelos serviços de polícia deste primeiro Estado-Membro, mas antes da adopção, no referido primeiro Estado-Membro, de uma medida de cassação da autorização de condução, e, em segundo lugar, quando o titular da referida carta de condução tiver obtido a autorização de condução para os veículos da categoria D, depois da adopção da referida medida de cassação e após o termo da interdição de concessão de uma nova carta de condução.

Assinaturas