Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

26 de outubro de 2017 *

«Reenvio prejudicial — Transporte — Carta de condução — Diretiva 2006/126/CE — Artigo 2.º, n.º 1 — Reconhecimento mútuo das cartas de condução — Conceito de "carta de condução" — Certificado de exame da carta de condução (CECC) que autoriza o respetivo titular a conduzir no território do Estado-Membro que o emitiu antes da entrega da carta de condução definitiva — Situação em que o titular do CECC conduz um veículo noutro Estado-Membro — Obrigação de reconhecimento do CECC — Sanções impostas ao titular do CECC para conduzir um veículo fora do território do Estado-Membro que emitiu o referido CECC — Proporcionalidade»

No processo C-195/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Amtsgericht Kehl (Tribunal de Distrito de Kehl, Alemanha), por decisão de 24 de março de 2016, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 7 de abril de 2016, no processo penal contra

I,

sendo interveniente:

Staatsanwaltschaft Offenburg,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: M. Ilešič, presidente de secção, A. Rosas (relator), C. Toader, A. Prechal e E. Jarašiūnas, juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação do Governo neerlandês, por B. Koopman e K. Bulterman, na qualidade de agentes,

– em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,

– em representação da Comissão Europeia, por G. Braun e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 16 de maio de 2017,

* Língua do processo: alemão.

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação dos artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE, e do artigo 2.º da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO 2006, L 403, p. 18, e retificação no JO 2009, L 19, p. 67).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um processo penal instaurado contra I, domiciliado em França, por ter conduzido um veículo automóvel no território alemão sem ter uma habilitação legal para conduzir.

Quadro jurídico

Direito da União

3 Nos termos dos considerandos 2 a 4, 6 e 8 da Diretiva 2006/126:

«2) A regulamentação relativa à carta de condução é um elemento indispensável para realizar a política comum dos transportes, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária e facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem 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 de acolhimento pode assim favorecer a livre circulação e a liberdade de estabelecimento das pessoas. […]

3) A faculdade de impor disposições nacionais em matéria de prazo de validade, prevista na Diretiva 91/439/CEE [do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa à carta de condução (JO 1991, L 237, p. 1)], tem por consequência a coexistência de regras diferentes nos diversos Estados-Membros e a circulação de mais de 110 modelos diferentes de cartas de condução válidos nos Estados-Membros. Esta situação cria problemas de transparência aos cidadãos, às forças da ordem e às administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e leva à falsificação de documentos que por vezes datam de há várias décadas.

4) Para evitar que o modelo único de carta de condução europeia venha a ser mais um modelo para além dos 110 já em circulação, os Estados-Membros deverão tomar todas as medidas necessárias para emitir este modelo único a todos os titulares de carta de condução.

[…]

6) As cartas de condução são reconhecidas reciprocamente. […]

[…]

8) Por razões de segurança rodoviária, é necessário fixar as condições mínimas para a emissão de uma carta de condução. […]»

4 O artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 prevê:

«Os Estados-Membros devem criar uma carta de condução nacional de acordo com o modelo comunitário descrito no anexo I, em conformidade com o disposto na presente diretiva. O sinal distintivo do Estado-Membro que emite a carta figurará no emblema desenhado na página 1 do modelo comunitário de carta de condução.»

5 Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, desta diretiva, «[a]s cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros serão reciprocamente reconhecidas».

6 O artigo 3.º da referida diretiva dispõe:

«1. Os Estados-Membros adotarão todas as disposições adequadas para evitar os riscos de falsificação das cartas de condução, incluindo os modelos de cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor da presente diretiva. Do facto informarão a Comissão.

2. O material utilizado para a carta de condução previsto no anexo I deve ser protegido contra a falsificação em aplicação das especificações que visem modificar os elementos não essenciais da presente diretiva, completando-a, e que forem estabelecidas pela Comissão em conformidade com o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º Os Estados-Membros têm liberdade para introduzir dispositivos de segurança complementares.

3. Os Estados-Membros deverão garantir que, até 19 de janeiro de 2033, todas as cartas de condução emitidas ou em circulação preencham todos os requisitos da presente diretiva.»

7 O artigo 4.º, n.º 1, da mesma diretiva tem a seguinte redação:

«A carta de condução prevista no artigo 1.º habilita a conduzir os veículos com motor de propulsão das categorias adiante definidas. Pode ser emitida a partir da idade mínima indicada para cada categoria. […]»

8 O artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 prevê:

«A carta de condução deve mencionar as condições em que o condutor está habilitado a conduzir.»

9 O artigo 7.º, n.º 1, desta diretiva dispõe:

«As cartas de condução só serão emitidas aos candidatos:

a) aprovados num exame de controlo de aptidão e de comportamento e num exame teórico de avaliação dos conhecimentos, e que satisfaçam as normas médicas, nos termos dos anexos II e III;

[…]

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

10 Nos termos do artigo 13.º da referida diretiva:

«1. Obtido o acordo da Comissão, os Estados-Membros estabelecerão equivalências entre os direitos obtidos antes da entrada em vigor da presente diretiva e as categorias definidas no artigo 4.º

Após consulta à Comissão, os Estados-Membros poderão introduzir nas suas legislações nacionais as adaptações necessárias para a aplicação do disposto nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 11.º

2. Qualquer direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013 não poderá ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições da presente diretiva.»

11 O artigo 16.º, n.os 1 e 2, da Diretiva 2006/126 dispõe:

«1. Os Estados-Membros adotarão e publicarão, o mais tardar até 19 de janeiro de 2011, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao n.º 1 do artigo 1.º, ao artigo 3.º, aos n.os 1, 2, 3 e 4, alíneas b) a k), do artigo 4.º, aos n.os 1, 2, alíneas a), c), d) e e) do artigo 6.º, aos n.os 1, alíneas b), c) e d), 2, 3 e 5 do artigo 7.º, ao artigo 8.º, ao artigo 10.º, ao artigo 13.º, ao artigo 14.º, ao artigo 15.º, assim como ao ponto 2 do anexo I, ao ponto 5.2 do anexo II, no que se refere às categorias A1, A2 e A, [e] ao[s] anexo[s] IV, V e VI. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

2. Os Estados-Membros aplicarão essas disposições a partir de 19 de janeiro de 2013.»

Direito alemão

12 Resulta da decisão de reenvio que, nos termos do § 21, n.º 1, ponto 1, da Strassenverkehrsgesetz (Lei de circulação rodoviária, a seguir «StVG»), quem conduzir um veículo automóvel sem habilitação legal para conduzir incorre no crime de condução ilícita e é punido com pena de prisão até um ano ou com multa. A estas penas podem ainda acrescer a proibição de conduzir até três meses por força do § 44 do Strafgesetzbuch (Código Penal, a seguir «StGB»), a apreensão do veículo a motor utilizado nos termos do § 21, n.º 3, da StVG, bem como a fixação de um prazo de proibição para a concessão da habilitação legal para conduzir nos termos do § 69 bis, n.º 1, terceira frase, do StGB.

13 Caso o condutor não esteja na posse da sua carta de condução enquanto prova de que está legalmente habilitado para conduzir, comete uma infração administrativa nos termos do § 75, ponto 4, da Fahrerlaubnis-Verordnung (Regulamento relativo à habilitação legal para conduzir, a seguir «FeV»), que é sancionada, nos termos do § 24, n.º 2, da StVG, por uma coima que pode atingir 2 000 euros, mas que, em regra, é de 10 euros nos termos do n.º 168 do anexo relativo ao § 1, n.º 1, da Bussgeldkatalog-Verordnung (Regulamento relativo à tarificação das coimas).

14 Nos termos do § 22, n.º 4, do FeV, o examinador emite, em princípio, ao candidato à carta de condução uma carta de condução definitiva imediatamente após a prova prática de condução. Em conformidade com a sétima frase dessa disposição, excecionalmente, quando a carta de condução ainda não estiver disponível é que o requerente da carta de condução recebe um certificado de exame que, na Alemanha, serve para comprovar a habilitação legal para conduzir.

15 Em certas condições, a habilitação legal para conduzir concedida por uma autoridade estrangeira pode, em conformidade com os §§ 28 e seguintes do FeV, permitir ao seu titular conduzir um veículo automóvel na Alemanha.

16 Nos termos do § 29, n.º 1, primeiro período, do FeV, os titulares de habilitação legal para conduzir estrangeira residentes no estrangeiro podem, em princípio, dentro dos limites dessa habilitação, conduzir veículos automóveis na Alemanha. Esta habilitação legal para conduzir deve, nos termos do § 29, n.º 2, do FeV, ser comprovada mediante a correspondente carta de condução.

17 Em conformidade com o § 29, n.º 3, ponto 1, do FeV, o reconhecimento da habilitação legal para conduzir estrangeira na aceção do § 29, n.º 1, do mesmo é recusado, designadamente, quando o seu titular esteja apenas na posse de um certificado de aprendizagem da condução ou de qualquer outra autorização provisória.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

18 Em 15 de maio de 2015, I, domiciliado em França, foi interpelado no território da comuna de Kehl (Alemanha) a conduzir um veículo de categoria B na via pública. O interessado estava na posse do documento de identificação válido e do certificado do exame de condução (a seguir «CECC»), documento provisório emitido, em princípio, a qualquer candidato que tenha concluído em França os exames teórico e prático da carta de condução de categoria B e que é válido, por força da regulamentação francesa, como carta de condução no território nacional perante as autoridades durante quatro meses a contar do dia do exame prático. É pacífico que, à data da sua interpelação, a carta de condução definitiva ainda não havia sido emitida pelas autoridades francesas.

19 Considerando que, uma vez que a validade de um CECC é limitada ao território francês, I não dispunha, ao tempo dos factos, de habilitação legal para conduzir estrangeira que lhe permitisse conduzir um veículo automóvel na Alemanha nos termos dos §§ 28 e seguintes do FeV, o Staatsanwaltschaft Offenburg (Ministério Público de Offenburg, Alemanha) apresentou no Amstegericht Kehl (Tribunal de Distrito de Kehl, Alemanha) um pedido para que este aplique, através de uma decisão penal, uma coima a I, por este ter cometido a infração de condução sem habilitação legal prevista no § 21 da StVG.

20 O órgão jurisdicional de reenvio indica que deve examinar, no âmbito do processo principal, a questão de saber se estão preenchidos os elementos do crime de condução sem habilitação legal, em especial, se I dispunha de habilitação legal que lhe permitia conduzir um veículo na Alemanha, ou se existem outros fundamentos que obstem à punibilidade dos factos em causa. Além disso, no caso de concluir pela inexistência de punibilidade dos factos, o referido órgão jurisdicional interroga-se quanto a saber se os mesmos factos devem ser sancionados como infração administrativa.

21 No caso em apreço, o órgão jurisdicional de reenvio refere que, segundo o direito francês, desde que o CECC foi emitido, I tem o direito de conduzir veículos a motor de categoria B na via pública.

22 O órgão jurisdicional de reenvio indica que, até à emissão da carta de condução definitiva, que ocorreu em 9 de julho de 2015, o interessado podia provar tal habilitação legal para conduzir, no território francês, apresentando o CECC e um documento de identificação.

23 Ora, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a emissão do CECC confere a habilitação legal para conduzir um veículo a motor de categoria correspondente sem que tal habilitação esteja limitada ao território francês. Com efeito, o direito francês distingue, tal como o direito alemão, entre a habilitação legal para conduzir e o documento que a legitima, ou seja, a carta de condução, ainda que a língua francesa utilize para ambos o mesmo termo («permis de conduire»). A condução sem habilitação legal constitui crime, punido com uma sanção criminal, e a condução sem ter consigo a carta de condução constitui uma contraordenação, sancionada com uma coima.

24 A validade do CECC enquanto documento de legitimação estaria limitada, em conformidade com a legislação francesa, a quatro meses. Em princípio, a carta de condução definitiva é entregue ao respetivo requerente dentro desse prazo. Se não a receber dentro desse prazo, o CECC perde a sua função como documento de legitimação, mas a habilitação legal para conduzir não caduca. Assim, uma pessoa que não tenha apresentado corretamente, nos devidos prazos, um pedido de emissão de uma carta de condução e cujo CECC perde a sua validade enquanto documento de legitimação após quatro meses não conduz, segundo o direito francês, sem habilitação legal para conduzir, mas sim sem carta de condução. Essa pessoa poderia, por isso, ser acusada de uma infração administrativa e não de uma infração penal.

25 Depois da emissão de um CECC, a emissão da carta de condução da categoria B só depende do facto de o candidato apresentar um pedido na forma prevista. Nesse caso, a carta de condução é emitida de forma quase automática. O candidato não tem nenhuma influência quanto ao prazo para a emissão da carta de condução.

26 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, coloca-se a questão de saber se o artigo 2.º da Diretiva 2006/126 deve ser interpretado no sentido de que impõe aos Estados-Membros que a habilitação legal para conduzir apenas tem de ser reconhecida quando tenha sido emitida uma carta de condução definitiva enquanto documento de legitimação, ou se a obrigação de reconhecimento se aplica à habilitação legal para conduzir enquanto tal, independentemente da emissão de uma carta de condução definitiva pela autoridade competente.

27 O órgão jurisdicional de reenvio considera que essa ambiguidade resulta igualmente da terminologia utilizada nas versões alemã e francesa da Diretiva 2006/126.

28 Além disso, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a recusa de reconhecer a habilitação legal para conduzir de I ou de reconhecer o CECC enquanto documento de legitimação, e a infração sancionada por uma pena criminal que daí decorre para I, parecem suscetíveis de violar o princípio geral da não discriminação na aceção do artigo 18.º TFUE assim como as liberdades fundamentais consagradas nos artigos 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE.

29 Com efeito, para um candidato à carta de condução domiciliado em França, seria impossível, imediatamente após ter realizado a prova prática de condução, exercer uma atividade profissional na Alemanha num local a que só pode chegar utilizando o seu próprio veículo. Em contrapartida, um candidato à carta de condução domiciliado na Alemanha não estaria sujeito a tal limitação. Assim, apesar de ambos terem demonstrado que satisfazem os critérios de obtenção da carta de condução harmonizados pela Diretiva 2006/126, não teriam os mesmos direitos. Por conseguinte, o órgão jurisdicional de reenvio considera que parece existir uma discriminação com base no domicílio noutro Estado-Membro.

30 Nestas condições, o Amtsgericht Kehl (Tribunal de Distrito de Kehl) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve o direito da União, em especial o artigo 2.º da Diretiva [2006/126], ou os artigos 18.º, 21.º, 45.º , 49.º e 56.º TFUE, ser interpretado no sentido de que se opõe a um regime de um Estado-Membro que recusa o reconhecimento de um direito de condução obtido no estrangeiro, designadamente quando esse direito tenha sido obtido ao abrigo das disposições da [Diretiva 2006/126]?

2) Deve o direito da União, em especial o artigo 2.º da [Diretiva 2006/126] ou os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º do TFUE, ser interpretado no sentido de que se opõe a um regime de um Estado-Membro que recusa o reconhecimento de uma guia de substituição emitida por outro Estado-Membro a favor de uma pessoa que, neste último Estado-Membro, tenha obtido um direito de condução ao abrigo das disposições da [mesma diretiva], ainda que esse Estado-Membro tenha limitado a validade dessa guia no tempo e ao seu próprio território nacional e, além disso, a guia não corresponda ao modelo de carta de condução previsto na [Diretiva 2006/16]?

3) Em caso de resposta negativa à [primeira questão]: deve o direito da União, em especial o artigo 2.º da [Diretiva 2006/126] ou os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º do TFUE, ser interpretado no sentido de que se opõe a um regime de um Estado-Membro que prevê que a condução de um veículo automóvel sem habilitação legal constitui crime, sancionado com uma pena, apesar de o condutor ter obtido um direito de condução ao abrigo das disposições da [Diretiva 2006/126], sem no entanto dispor de um documento que corresponda ao modelo de carta de condução previsto nessa diretiva?

4) Em caso de resposta negativa à [segunda questão]: deve o direito da União, em especial o artigo 2.º da [Diretiva 2006/126] ou os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º do TFUE, ser interpretado no sentido de que se opõe a um regime de um Estado-Membro — onde a carta de condução é entregue ao respetivo requerente imediatamente após a sua aprovação no exame prático de condução — que prevê que constitui contraordenação, sancionada com uma coima, a condução de um veículo automóvel por um condutor que obteve um direito de condução ao abrigo das disposições da [Diretiva 2006/126], mas que não dispõe de uma carta de condução definitiva para comprovar a sua habilitação legal para conduzir, uma vez que esta ainda não foi emitida devido às especificidades do procedimento para a emissão de cartas de condução definitivas nesse Estado-Membro e sobre o qual o condutor não tem qualquer influência, tendo ele recebido, em substituição da carta de condução definitiva, uma declaração administrativa da qual resulta que cumpre os requisitos necessários para a habilitação legal para conduzir?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira e segunda questões

31 Com a sua primeira e segunda questões, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE devem ser interpretados no sentido de que se opõem a uma regulamentação de um Estado-Membro nos termos da qual esse Estado-Membro pode recusar reconhecer um certificado emitido noutro Estado-Membro, que atesta a existência de uma habilitação legal para conduzir do respetivo titular, quando esse certificado não preencha as exigências do modelo de carta de condução previsto por essa diretiva, mesmo na hipótese de os requisitos impostos pela referida diretiva para a emissão de uma carta de condução estarem preenchidos pelo titular do referido certificado.

32 A este respeito, importa recordar, em primeiro lugar, que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, na interpretação de uma disposição do direito da União, há que ter em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (acórdão de 11 de maio de 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, n.º 24 e jurisprudência referida).

33 Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126, «[a]s cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros serão reciprocamente reconhecidas».

34 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, a referida disposição prevê o reconhecimento mútuo, sem qualquer formalidade, das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros (v., neste sentido, acórdãos de 1 de março de 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, n.º 40; de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, n.ºs 43 e 44; e de 23 de abril de 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, n.º 45).

35 Tendo em vista responder à primeira e segunda questões submetidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, importa todavia determinar se essa obrigação de reconhecimento mútuo imposta aos Estados-Membros tem unicamente por objeto as cartas de condução enquanto documentos que provam a existência de uma habilitação legal para conduzir ou se abrange igualmente a própria habilitação legal para conduzir, independentemente da existência dessa carta de condução.

36 Em primeiro lugar, quanto a interpretação literal da disposição em causa, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se quanto à interpretação dos termos «carta de condução», que figuram no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126. Aludindo mais genericamente às dificuldades linguísticas ligadas à escolha dos termos utilizados por essa diretiva, observa em especial que não é certo que os termos

«Führerschein» e «permis de conduire», que figuram nas versões alemã e francesa da referida diretiva, designam apenas o documento que prova a existência de uma habilitação legal para conduzir, e os termos «*Fahrerlaubnis*» e «droit de conduire» unicamente a própria habilitação legal para conduzir.

37 Como salientou o advogado-geral no n.º 50 das suas conclusões, afigura-se contudo, à luz dos termos utilizados em várias versões linguísticas do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126, como as versões alemã («Führerscheine»), inglesa («driving licences»), checa («řidičské průkazy»), espanhola («permisos de conducción»), italiana («patenti di guida»), neerlandesa («rijbewijzen»), finlandesa («ajokortit»), romena («permisele de conducere») ou ainda sueca («Körkort»), que os termos «carta de condução» que figuram nessa disposição fazem referência ao documento que prova a existência de uma habilitação legal para conduzir.

38 Em seguida, a análise do contexto em que se insere o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 conduz à mesma conclusão.

39 Com efeito, esta diretiva institui um modelo de carta de condução comunitária único que visa substituir as diferentes cartas de condução existentes nos Estados-Membros (acórdãos de 26 de abril de 2012, Hofman, C-419/10, EU:C:2012:240, n.º 40, e de 26 de abril de 2017, Popescu, C-632/15, EU:C:2017:303, n.º 36).

40 A este respeito, basta salientar, por um lado, que as disposições da referida diretiva contêm designadamente exigências relativas ao formato, ao conteúdo, às características físicas e aos elementos de segurança de um documento que se destina a provar, de forma normalizada e uniforme, a existência de uma habilitação legal para conduzir, como precisou o advogado-geral no n.º 51 das suas conclusões.

41 Com efeito, o artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 prevê que os Estados-Membros estabelecem a carta de condução nacional segundo o modelo da União que figura no anexo I da referida diretiva, em conformidade com as disposições da mesma. Esse modelo prevê o formato da referida carta de condução e expõe as informações que nela devem figurar. Relativamente ao conteúdo dessa carta de condução, o artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 exige que a mesma mencione as condições em que o condutor está habilitado a conduzir. Quanto aos elementos de segurança para evitar os riscos de falsificação, o artigo 3.º, n.º 2, da referida diretiva, lido em conjugação com o anexo I da mesma, prevê expressamente que o material utilizado para a carta de condução deve ser protegido contra a falsificação.

42 Como salientou o advogado-geral no n.º 53 das suas conclusões, resulta designadamente do anexo I da Diretiva 91/439, que precedeu a Diretiva 2006/126, que as disposições dessa Primeira Diretiva visavam igualmente a harmonização do referido documento em si mesmo.

43 Por outro lado, a Diretiva 2006/126 procede, assim, como resulta do seu considerando 8, a uma harmonização mínima das condições de emissão da carta de condução prevista no seu artigo 1.º Estes requisitos são definidos designadamente nos artigos 4.º e 7.º dessa diretiva e dizem respeito, entre outros, à idade mínima exigida, à aptidão para conduzir, às provas a realizar pelo candidato e à residência deste no território do Estado-Membro de emissão.

44 Essa harmonização dos requisitos para obter a carta de condução visa, como salientou o advogado-geral nos n.ºs 58 e 59 das suas conclusões, designadamente estabelecer os requisitos prévios necessários para o reconhecimento mútuo da referida carta (v., neste sentido, acórdão de 28 de novembro de 1978, Choquet, 16/78, EU:C:1978:210, n.º 7).

45 Neste contexto, há que recordar que o Tribunal de Justiça considerou que o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 impõe aos Estados-Membros a obrigação clara e precisa de reconhecimento mútuo, sem qualquer formalidade, das cartas de condução que não deixa nenhuma margem de apreciação

quanto às medidas a adotar para lhe dar cumprimento (v., neste sentido, acórdãos de 1 de março de 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, n.º 40; de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, n.ºs 43 e 44; e de 23 de abril de 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, n.º 45).

46 O Tribunal de Justiça declarou reiteradamente que incumbe ao Estado-Membro de emissão verificar se estão preenchidos os requisitos mínimos exigidos pelo direito da União, designadamente os relativos à residência e à aptidão para conduzir, previstos no artigo 7.º, n.º 1, da Diretiva 91/439, retomados no artigo 7.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126, e, portanto, se se justifica a emissão de uma carta de condução (v., neste sentido, acórdãos de 19 de fevereiro de 2009, Schwarz, C-321/07, EU:C:2009:104, n.º 76, e de 23 de abril de 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, n.º 46).

47 O Tribunal de Justiça considerou a este respeito que, uma vez que as autoridades de um Estado-Membro emitiram uma carta de condução em conformidade com o artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126, os outros Estados-Membros não podem verificar o respeito dos requisitos de emissão previstos por essa diretiva, devendo a posse de uma carta de condução constituir a prova de que o titular dessa carta preenche esses requisitos, no dia em que a mesma foi emitida (v., neste sentido, acórdãos de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, n.ºs 46 e 47, e de 23 de abril de 2015, Aykul, C-260/13, EU:C:2015:257, n.º 47).

48 À luz desta jurisprudência e da interpretação literal do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e da sistemática da referida diretiva, afigura-se assim que essa disposição, que prevê o reconhecimento mútuo das «cartas de condução», refere-se às cartas de condução enquanto documentos que provam a existência de uma habilitação legal para conduzir, emitidos em conformidade com as disposições dessa diretiva. A única reserva a esse respeito diz respeito às cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros antes da entrada em vigor do artigo 1.º, n.º 1, da referida diretiva, isto é, nos termos do artigo 16.º da mesma, antes de 19 de janeiro de 2013, e para as quais o artigo 13.º da Diretiva 2006/126 visa regular a questão das equivalências entre os direitos adquiridos antes da entrada em vigor dessa diretiva e as diferentes categorias de cartas de condução definidas por esta (v., neste sentido, acórdãos de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, n.º 41, e de 26 de abril de 2017, Popescu, C-632/15, EU:C:2017:303, n.º 37).

49 Daqui decorre que o reconhecimento da habilitação legal para conduzir obtida num Estado-Membro não está previsto enquanto tal pela Diretiva 2006/126, sendo esse reconhecimento apenas a consequência do reconhecimento mútuo das cartas de condução instituído por essa diretiva.

50 Como os Governos neerlandês e polaco alegam nas suas observações escritas, essa interpretação da Diretiva 2006/126 encontra apoio, por último, nos objetivos prosseguidos por essa diretiva.

51 Com efeito, como resulta do seu considerando 2, a Diretiva 2006/126 tem por objetivo contribuir para melhorar a segurança rodoviária e facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução. Além disso, resulta dos considerandos 3 e 4 dessa diretiva que esta visa expressamente resolver e evitar problemas de transparência para os cidadãos, as forças da ordem e as administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e a falsificação das cartas de condução, resultante da coexistência de regras diferentes nos diversos Estados-Membros e da circulação de mais de 110 modelos diferentes de carta de condução na União. A referida diretiva visa, assim, como foi salientado no n.º 39 do presente acórdão, estabelecer, a termo, um modelo de carta de condução único para todos os Estados-Membros, cujos requisitos mínimos de emissão são harmonizados pela mesma diretiva e que irá substituir as diferentes cartas de condução existentes nos Estados-Membros, pondo assim fim progressivamente ao reconhecimento das provas nacionais de aptidão para conduzir.

52 Ora, o facto de impor a um Estado-Membro o reconhecimento de certificados emitidos por outro Estado-Membro, como o CECC em causa no processo principal, que não respondem às exigências impostas pela Diretiva 2006/126 e também não constituem uma das cartas de condução cuja

equivalência com as categorias enunciadas pelo artigo 4.º dessa diretiva é prevista no artigo 13.º da mesma, seria contrário a esses diferentes objetivos, e isso mesmo quando os titulares dos referidos certificados preenchessem, no seu Estado-Membro de residência, os requisitos de emissão de uma carta de condução na aceção do artigo 1.º, n.º 1, da referida diretiva, e obtivessem uma habilitação legal para conduzir no território deste último Estado. Como salientou o advogado-geral no n.º 56 das suas conclusões, seria manifestamente contrário à finalidade da Diretiva 2006/126, que é introduzir uma carta de condução normalizada que permita uma identificação fácil e imediata por qualquer autoridade, em qualquer local da União, que essa diretiva seja interpretada no sentido de que obriga um Estado-Membro a reconhecer documentos diferentes e, eventualmente, provisórios, emitidos por outro Estado-Membro tendo em vista justificar a existência de uma habilitação legal para conduzir.

53 Com efeito, a validade de tais certificados emitidos por um Estado-Membro dificilmente podia ser controlada pelas autoridades competentes de um outro Estado-Membro, o que poderia aumentar o risco de fraudes.

54 Daqui decorre que a recusa de um Estado-Membro de reconhecer um documento destinado a provar a existência de uma habilitação legal para conduzir, emitido por outro Estado-Membro, no caso desse documento, como o CECC em causa no processo principal, não satisfazer as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126, não é contrária ao artigo 2.º, n.º 1, desta diretiva.

55 Ora, tal recusa deve ser apreciada unicamente à luz desta última disposição, e não à luz dos artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE, igualmente evocados na primeira e segunda questões.

56 Com efeito, importa recordar que, em conformidade com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, qualquer medida nacional num domínio que foi objeto de uma harmonização exaustiva a nível da União Europeia deve ser apreciada à luz das disposições dessa medida de harmonização e não das disposições do direito primário (acórdão de 12 de novembro de 2015, Visnapuu, C-198/14, EU:C:2015:751, n.º 40 e jurisprudência aí referida).

57 Ora, no caso em apreço, embora seja verdade que a Diretiva 2006/126 só estabelece uma harmonização mínima das disposições nacionais relativas às condições em que pode ser emitida uma carta de condução (v., neste sentido, acórdão de 1 de março de 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, n.º 53), essa diretiva opera, em contrapartida, uma harmonização exaustiva dos documentos que provam a existência de uma habilitação legal para conduzir que devem ser reconhecidos pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 2.º, n.º 1, da mesma diretiva.

58 Além disso, como a Comissão sublinhou, cumpre referir que, embora a Diretiva 2006/126 fixe os requisitos mínimos para que possam ser emitidas as cartas de condução, não regula o procedimento administrativo de emissão dessas cartas de condução. Cabe assim aos Estados-Membros fixar o referido procedimento, em especial determinar a data em que a carta de condução deve ser emitida ao candidato que preenche esses requisitos mínimos.

59 Ora, o órgão jurisdicional de reenvio parece considerar que a recusa por parte de um Estado-Membro de reconhecer a habilitação legal para conduzir obtida noutro Estado-Membro que não pode ser atestada por uma carta de condução nos termos das exigências do modelo de carta de condução previsto pela referida diretiva pode constituir uma discriminação com base na residência, proibida pelo direito da União.

60 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a existência de diferenças nos procedimentos administrativos dos Estados-Membros que regem a emissão da carta de condução em conformidade com tais exigências pode ter como consequência, como no processo principal, que seja concedida uma carta de condução conforme com as referidas exigências a uma pessoa que preencha os requisitos fixados pela Diretiva 2006/126 para obter a habilitação legal para conduzir no seu Estado-Membro de residência apenas após o termo de um período transitório durante o qual só dispõe de um certificado

temporário e territorialmente limitado, quando tal carta é concedida às pessoas que residem noutros Estados-Membros e que preenchem igualmente os referidos requisitos, imediatamente após estas terem realizado com êxito a prova prática de condução.

61 A este respeito, e ao contrário do que parece considerar o referido órgão jurisdicional, mesmo em circunstâncias em que exista, entre os Estados-Membros, uma divergência no procedimento de emissão das cartas de condução, a recusa por um Estado-Membro de reconhecer um documento emitido por outro Estado-Membro e destinado a provar a habilitação legal para conduzir, como o CECC em causa no processo principal, quando esse documento não preenche as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126, não é suscetível de violar nem o princípio geral da não discriminação consagrado no artigo 18.º TFUE, nem o direito de circular e de residir livremente no território dos Estados-Membros, reconhecido aos cidadãos da União no artigo 21.º TFUE, nem ainda as liberdades fundamentais garantidas nos artigos 45.º, 49.º e 56.º TFUE.

62 Com efeito, a diferença de tratamento dos candidatos à carta de condução que residem na Alemanha e em França, que decorre do facto de que, segundo as informações prestadas pelo órgão jurisdicional de reenvio, os candidatos à carta de condução que residem na Alemanha recebem, em princípio, uma carta de condução nesse Estado-Membro imediatamente após terem concluído com êxito a prova prática de condução, ao passo que os candidatos à carta de condução que residem em França estão, regra geral, sujeitos a um período transitório durante o qual só dispõem de um certificado provisório e territorialmente limitado que prova a sua habilitação legal para conduzir, antes de lhes ser emitida uma carta de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126, não resulta de práticas discriminatórias num ou outro desses Estados-Membros, mas constitui a consequência da existência de regras de procedimento administrativo diferentes nos referidos Estados-Membros, num contexto não harmonizado (v., por analogia, acórdãos de 12 de julho de 2005, Schempp, C-403/03, EU:C:2005:446, n.º 45, e de 29 de novembro de 2011, National Grid Indus, C-371/10, EU:C:2011:785, n.º 62). Como referido nos n.ºs 43, 44 e 57 do presente acórdão, no estado atual do direito da União, a Diretiva 2006/126 apenas prevê uma harmonização mínima de certos requisitos materiais em que a carta de condução prevista no seu artigo 1.º é emitida.

63 Em face das considerações anteriores, há que responder à primeira e segunda questões que o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a uma regulamentação de um Estado-Membro nos termos da qual esse Estado-Membro pode recusar reconhecer um certificado emitido noutro Estado-Membro, que atesta a existência de uma habilitação legal para conduzir do respetivo titular, quando esse certificado não preenche as exigências do modelo de carta de condução previsto por essa diretiva, mesmo na hipótese de os requisitos impostos pela referida diretiva para a emissão de uma carta de condução estarem preenchidos pelo titular do referido certificado.

Quanto à terceira e quarta questões

64 Com a sua terceira e quarta questões, que importa analisar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º, e 56.º TFUE devem ser interpretados no sentido de que se opõem a que um Estado-Membro imponha uma sanção penal ou uma sanção administrativa a uma pessoa que, embora satisfaça os requisitos de emissão de uma carta de condução previstos nesta diretiva, conduz um veículo a motor no seu território sem dispor de uma carta de condução em conformidade com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela referida diretiva e que, enquanto aguarda a emissão de tal carta de condução por outro Estado-Membro, pode unicamente provar a existência da sua habilitação legal para conduzir adquirida no referido Estado-Membro mediante um certificado temporário emitido por este último.

65 Como salientou o advogado-geral no n.º 64 das suas conclusões, a Diretiva 2006/126 não contém nenhuma disposição relativa às eventuais sanções a infligir em casos de inexistência de habilitação legal para conduzir ou falta de apresentação de uma carta de condução em conformidade com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela referida diretiva ou de outro tipo de documento justificativo dessa habilitação legal.

66 A este respeito, basta salientar que essa diretiva também não prevê regras relativas à obrigação de os condutores estarem na posse de uma carta de condução emitida em conformidade com as exigências estabelecidas pela referida diretiva.

67 Além disso, a obrigação de reconhecimento mútuo das cartas de condução prevista no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 não exclui que os Estados-Membros possam impor sanções aos condutores que não estejam em condições de apresentar às autoridades competentes uma carta de condução emitida em conformidade com as referidas exigências, que faça prova da sua habilitação legal para conduzir.

68 Daqui decorre que, na falta de regulamentação da União na matéria, os Estados-Membros continuam, em princípio, competentes para sancionar a violação da obrigação de apresentar uma carta de condução em conformidade com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126, que lhes é legítimo impor às pessoas que conduzem um veículo a motor no seu território (v., neste sentido, acórdãos de 29 de fevereiro de 1996, Skanavi e Chryssanthakopoulos, C-193/94, EU:C:1996:70, n.º 36, e de 29 de outubro de 1998, Awoyemi, C-230/97, EU:C:1998:521, n.º 25).

69 Todavia, os Estados-Membros não podem prever, na matéria, uma sanção que lese o direito de circular e de residir livremente no território dos Estados-Membros, conferido aos cidadãos da União pelo artigo 21.º TFUE e cujo exercício a Diretiva 2006/126 visa facilitar (v., neste sentido, acórdãos de 29 de fevereiro de 1996, Skanavi e Chryssanthakopoulos, C-193/94, EU:C:1996:70, n.º 36; de 29 de outubro de 1998, Awoyemi, C-230/97, EU:C:1998:521, n.º 26; e de 26 de abril de 2012, Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240, n.º 77), ou as liberdades fundamentais garantidas nos artigos 45.º, 49.º e 56.º TFUE.

70 Quanto ao artigo 18.º TFUE, igualmente referido pelo órgão jurisdicional de reenvio, há que recordar que esta disposição, que consagra o princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade, só deve ser aplicada autonomamente a situações regidas pelo direito da União em relação às quais o Tratado FUE não preveja regras específicas de não discriminação (v., neste sentido, acórdãos de 12 de maio de 1998, Gilly, C-336/96, EU:C:1998:221, n.º 37, e de 18 de julho de 2017, Erzberger, C-566/15, EU:C:2017:562, n.º 25).

71 No caso em apreço, uma vez que a decisão de reenvio não indica as razões pelas quais I estava na Alemanha, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar se o exercício de uma das liberdades fundamentais, garantidas nos artigos 45.º, 49.º e 56.º TFUE, que implementam o princípio da não discriminação, podia ser afetado pela aplicação de uma sanção a I.

72 Se tal não for o caso, na medida em que I parece ser um cidadão da União, o que cabe igualmente ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, é manifesto, em todo o caso, que, ao deslocar-se de França para a Alemanha, essa pessoa usou, na sua qualidade de cidadão da União, o seu direito de circular livremente na União, garantido no artigo 21.º TFUE.

73 Resulta contudo da decisão de reenvio e da resposta à primeira e segunda questões que, no caso em apreço, ao contrário das pessoas objeto do processo que deu origem ao acórdão de 29 de fevereiro de 1996, Skanavi e Chryssanthakopoulos (C-193/94, EU:C:1996:70), I, embora disponha de uma habilitação legal para conduzir em França, não beneficiava à data dos factos em causa no processo principal, pelo menos nos termos do direito da União, de tal direito nos outros Estados-Membros, que as autoridades desses Estados-Membros eram obrigadas a reconhecer em conformidade com o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126, no caso de o interessado não dispor, nessa data, de uma carta

de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto por essa diretiva e que prova que preenche os requisitos previstos por essa diretiva. Além disso, resulta da decisão de reenvio que, uma vez que o CECC lhe foi emitido em França, só é válido no território francês.

74 Não se afigura por isso contrário aos artigos 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE que um condutor, como I, que não dispunha de uma habilitação legal para conduzir na Alemanha, seja objeto da aplicação de uma sanção nesse Estado-Membro.

75 Todavia, importa que a sanção imposta não seja desproporcionada relativamente à gravidade dos factos em causa no processo principal (v., neste sentido, acórdão de 29 de fevereiro de 1996, Skanavi e Chryssanthakopoulos, C-193/94, EU:C:1996:70, n.os 36 e 38).

76 Ora, há que concluir que o facto de conduzir um veículo no território de um Estado-Membro dispondo de uma habilitação legal para conduzir noutro Estado-Membro, mas sem dispor ainda de uma carta de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126, parece claramente menos censurável que o facto de conduzir um veículo no território de um Estado-Membro sem dispor de qualquer habilitação legal para conduzir, designadamente à luz do objetivo da referida diretiva, conforme recordado no n.º 51 do presente acórdão, que é contribuir para melhorar a segurança rodoviária.

77 Por conseguinte, o facto de um Estado-Membro aplicar a um condutor, como I, que obteve a habilitação legal para conduzir noutro Estado-Membro, mas a quem não foi ainda emitida uma carta de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126, uma sanção severa, de natureza penal ou administrativa, como uma pena de prisão ou uma coima de montante elevado, seria desproporcionado relativamente à gravidade dos factos em causa e lesaria assim o direito desse condutor de circular e residir livremente no território dos Estados-Membros, conferido aos cidadãos da União pelo artigo 21.º TFUE, ou as liberdades fundamentais garantidas nos artigos 45.º, 49.º e 56.º TFUE. Em contrapartida, não seria desproporcionada a aplicação de uma sanção leve, como uma coima administrativa de montante razoável.

78 Cabe assim ao órgão jurisdicional de reenvio ter em conta, no quadro da sua apreciação da gravidade da infração cometida por I e da severidade da sanção a aplicar-lhe, a título de eventual circunstância atenuante, o facto de I ter obtido a habilitação legal para conduzir em França, atestada pela existência do CECC, que, como referiu o próprio órgão jurisdicional de reenvio, em princípio, será substituído antes do termo do prazo de validade, a pedido do interessado, por uma carta de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126. O mesmo órgão jurisdicional deve igualmente examinar, no contexto da sua análise, que perigo real representa para a segurança rodoviária a pessoa em causa, no território alemão.

79 Em face das considerações anteriores, há que responder à terceira e quarta questões que o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e os artigos 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a que um Estado-Membro imponha uma sanção a uma pessoa que, embora satisfaça os requisitos de emissão de uma carta de condução previstos nessa diretiva, conduz um veículo a motor no seu território sem dispor de uma carta de condução em conformidade com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela referida diretiva e que, enquanto aguarda a emissão da carta de condução por outro Estado-Membro, pode unicamente provar a existência da sua habilitação legal para conduzir adquirida no referido outro Estado-Membro mediante um certificado temporário emitido por este último, desde que essa sanção não seja desproporcionada relativamente à gravidade dos factos em causa. Cabe assim ao órgão jurisdicional de reenvio ter em conta, no quadro da sua apreciação da gravidade da infração cometida pela pessoa em causa e da severidade da sanção a aplicar, como eventual circunstância atenuante, o facto de a pessoa em causa ter obtido a habilitação legal para conduzir noutro Estado-Membro, atestada pela existência de um certificado emitido por esse mesmo Estado-Membro e que, em princípio, será substituído antes do termo do prazo de

validade, a pedido da pessoa interessada, por uma carta de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126. Esse órgão jurisdicional deve igualmente examinar, no contexto da sua análise, que perigo real representa a pessoa em causa para a segurança rodoviária no seu território.

Quanto às despesas

80 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 efetuadas 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:

1) **O artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução, e os artigos 18.º, 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a uma regulamentação de um Estado-Membro nos termos da qual esse Estado-Membro pode recusar reconhecer um certificado emitido noutro Estado-Membro, que atesta a existência de uma habilitação legal para conduzir do respetivo titular, quando esse certificado não preenche as exigências do modelo de carta de condução previsto por essa diretiva, mesmo na hipótese de os requisitos impostos pela referida diretiva para a emissão de uma carta de condução estarem preenchidos pelo titular do referido certificado.**

2) **O artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126 e os artigos 21.º, 45.º, 49.º e 56.º TFUE devem ser interpretados no sentido de que não se opõem a que um Estado-Membro imponha uma sanção a uma pessoa que, embora satisfaça os requisitos de emissão de uma carta de condução previstos nessa diretiva, conduz um veículo a motor no seu território sem dispor de uma carta de condução em conformidade com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela referida diretiva e que, enquanto aguarda a emissão da carta de condução por outro Estado-Membro, pode unicamente provar a existência da sua habilitação legal para conduzir adquirida no referido outro Estado-Membro mediante um certificado temporário emitido por este último, desde que essa sanção não seja desproporcionada relativamente à gravidade dos factos em causa. Cabe assim ao órgão jurisdicional de reenvio ter em conta, no quadro da sua apreciação da gravidade da infração cometida pela pessoa em causa e da severidade da sanção a aplicar, como eventual circunstância atenuante, o facto de a pessoa em causa ter obtido a habilitação legal para conduzir noutro Estado-Membro, atestada pela existência de um certificado emitido por esse mesmo Estado-Membro e que, em princípio, será substituído antes do termo do prazo de validade, a pedido da pessoa interessada, por uma carta de condução conforme com as exigências do modelo de carta de condução previsto pela Diretiva 2006/126. Esse órgão jurisdicional deve igualmente examinar, no contexto da sua análise, que perigo real representa a pessoa em causa para a segurança rodoviária no seu território.**

Assinaturas