CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL

YVES BOT

apresentadas em 6 de Novembro de 2008 [1]

1. Poderá uma pessoa a quem tenha sido apreendida a carta de condução alemã em 1997 por conduzir em estado de embriaguez e que não tenha comprovado estar, de novo, apta para conduzir utilizar uma carta de condução austríaca que lhe tenha sido atribuída anteriormente, em 1964? É esta, no essencial, a questão submetida ao Tribunal de Justiça pelo Landgericht Mannheim (Alemanha).

2. Este pedido de decisão prejudicial distingue-se dos casos sobre os quais o Tribunal de Justiça foi chamado a pronunciar-se até hoje, na medida em que as duas cartas de condução, emitidas por dois Estados-Membros diferentes, foram atribuídas a essa pessoa antes da adesão da República da Áustria à União Europeia, em 1995.

3. Tendo em conta estas datas, os actos comunitários pertinentes são a Directiva 80/1263/CEE do Conselho, de 4 de Dezembro de 1980, relativa à criação de uma carta de condução comunitária [2], a Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução [3] bem como a Decisão 2000/275/CE da Comissão, de 21 de Março de 2000, sobre as equivalências entre determinadas categorias de cartas de condução [4].

4. O Tribunal de Justiça deverá, por isso, num primeiro momento, determinar se, face a esta regulamentação, essa pessoa podia, em tais circunstâncias, possuir validamente duas cartas de condução, quando o artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439 prevê que uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por um Estado-Membro.

5. Esta questão conduzirá, em seguida, o Tribunal de Justiça a questionar-se, de novo, sobre o âmbito de aplicação do artigo 8.º, n.ºs 2 e 4, desta directiva, que permite a um Estado-

1 — Língua original: francês.

2 — JO L 375, p. 1; EE 07 F2 p.259. Esta directiva entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1983.

3 — JO L 237, p. 1. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Setembro de 2003 (JO L 284, p. 1, a seguir «Directiva 91/439»).

4 — JO L 91, p. 1.

-Membro recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro quando o seu titular for alvo de uma medida de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir no território do primeiro Estado-Membro.

I — Quadro jurídico

A — *Direito comunitário*

1. Directiva 80/1263

6. Nas presentes conclusões, exporemos as razões pelas quais pensamos que o artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439 deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que uma pessoa seja titular de duas cartas de condução, por um lado, quando a primeira carta emitida por um país terceiro tenha sido atribuída antes da entrada em vigor da Directiva 80/1263 e, por outro lado, quando, antes da entrada em vigor da Directiva 91/439, essa pessoa, que já era titular de uma carta de condução reconhecida no território da Comunidade, se submeta ao controlo de aptidão exigido para a emissão de uma carta de condução.

8. A Directiva 80/1263 criou um modelo de carta de condução comunitária, com o objectivo de facilitar a circulação das pessoas na Comunidade ou o seu estabelecimento num Estado-Membro que não aquele em que essas pessoas fizeram o seu exame de condução.

9. Nos termos do artigo 1.º, primeiro parágrafo, desta directiva, uma carta de condução nacional instituída de acordo com o modelo comunitário é válida tanto a nível nacional como internacional.

7. Referiremos, igualmente, por que razão deve entender-se, em nossa opinião, que o artigo 8.º, n.ºs 2 e 4, desta última directiva não se opõe a que, nas circunstâncias do processo principal, um Estado-Membro recuse reconhecer a validade de uma carta de condução emitida anteriormente por outro Estado-Membro.

10. O artigo 8.º, n.º 1, parágrafo primeiro, daquela directiva prevê que o titular de uma carta de condução emitida por um Estado-

-Membro, que resida no território de outro Estado-Membro, deve, no prazo de um ano a contar da data de adopção da residência, proceder à troca da sua carta. O Estado-Membro de residência emitirá então uma carta de condução da ou das categorias correspondentes.

11. Nos termos do artigo 8.º, n.º 1, parágrafo segundo, da Directiva 80/1263, o Estado-Membro que procede à troca de cartas de condução devolverá a antiga carta às autoridades do Estado-Membro que a emitiu.

2. Directiva 91/439

12. A Directiva 91/439, que revogou a Directiva 80/1263 em 1 de Julho de 1996, consagrou o princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução [5].

13. O artigo 7.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439 fixa as condições mínimas para a emissão da carta de condução e submete a emissão desta à aprovação num exame de controlo de aptidão e de comportamento e num exame de controlo dos conhecimentos, bem como à satisfação de normas médicas.

14. Em especial, os n.os 14.1 e 15 do anexo III, para o qual remete aquela disposição, especificam que a carta de condução não deve ser atribuída ou renovada a qualquer candidato ou condutor em estado de dependência em relação ao álcool ou a drogas ou que, embora não seja dependente, tenha por hábito consumir ou abusar destas substâncias.

15. Por outro lado, nos termos do artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439, uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por um Estado-Membro.

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

5 — V., artigo 1.º, n.º 2.

17. O artigo 8.º, n.º 4, daquela directiva dispõe que:

«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.

Um Estado-Membro pode igualmente recusar emitir uma carta de condução a um candidato que seja objecto de uma dessas medidas noutro Estado-Membro.»

3. Decisão 2000/275

18. A Directiva 91/439 prevê que os Estados-Membros estabeleçam equivalências entre as categorias de cartas emitidas antes da entrada em vigor desta directiva e as definidas no seu artigo 3.º [6]. A Decisão 2000/275 tem como objectivo estabelecer os quadros de equivalências entre estas duas categorias de cartas de condução [7].

19. Os modelos de cartas de condução emitidas na Áustria entre 1 de Janeiro de 1956 e 1 de Novembro de 1997 constam do anexo a essa decisão e são, por isso, reconhecidos como equivalentes ao modelo comunitário.

B — *Direito nacional*

20. O Regulamento relativo ao acesso das pessoas à circulação rodoviária (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr, a seguir «FeV») dispõe, no seu § 28, n.º 1, que os titulares de uma carta de condução emitida por um Estado-Membro da União estão autorizados a conduzir no território da República Federal da Alemanha.

21. Contudo, nos termos do § 28, n.º 4, parágrafo terceiro, do FeV, esta autorização não se aplica às pessoas cuja carta de condução tenha sido objecto, na Alemanha, de uma medida de retirada provisória ou definitiva tomada por um tribunal, ou de uma medida de retirada imediatamente executória ou definitiva tomada por uma autoridade administrativa.

22. Nos termos do § 69, n.º 1, do Strafgesetzbuch (Código Penal alemão), o tribunal penal

6 — V. artigo 10.º, parágrafo primeiro, da Directiva 91/439 e n.º 3 da exposição de motivos da Decisão 2000/275.

7 — V. artigo 2.º da Decisão 2000/275.

competente retira a carta de condução a um condutor condenado por uma infracção às regras de circulação rodoviária quando este for considerado inapto para a condução. Nos termos do § 69a deste código penal, a esta retirada acresce uma medida de proibição temporária de obtenção de nova carta, que pode ir de seis meses a cinco anos.

23. O § 20 do FeV, e o § 11 do mesmo Regulamento, para o qual o primeiro remete, prevê que a emissão de uma nova carta de condução na sequência de uma medida de retirada, ou após renúncia, depende da comprovação de que o candidato satisfaz os requisitos físicos e psicológicos necessários, prova essa que pode consistir na apresentação de um relatório médico-psicológico.

24. Além disso, o artigo 21.º da Straβenverkehrsgesetz (Lei de circulação rodoviária) dispõe que quem conduzir um veículo automóvel sem possuir a carta de condução exigida para o efeito é punido com pena de prisão até um ano ou com multa.

II — Factos e processo principal

25. Em 28 de Outubro de 1964, as autoridades austríacas emitiram uma carta de condução a K. Schwarz, nacional austríaco. Em 1968, na sequência da sua mudança de residência para a Alemanha e a pedido de K. Schwarz, as autoridades alemãs competentes, tendo em conta a existência da sua carta austríaca, atribuíram-lhe uma carta de condução alemã. K. Schwarz conservou a sua carta de condução austríaca.

26. Em 9 de Maio de 1988, K. Schwarz entregou a sua carta de condução alemã às autoridades alemãs competentes, tendo, em 11 de Novembro de 1993, requerido a emissão de uma nova carta de condução alemã. Após ter-se submetido, com êxito, ao exame médico-psicológico exigido pela lei alemã, o Ordnungsamt da cidade de Mannheim (polícia municipal da cidade de Mannheim) emitiu-lhe, em 3 de Maio de 1994, uma nova carta de condução, sem que a sua carta de condução austríaca lhe tivesse sido retirada.

27. Por decisão do Amtsgericht Mannheim de 1 de Dezembro de 1997, o arguido foi condenado na pena de 40 dias de multa, no montante diário de 50 DEM, por ter cometido o crime de condução em estado de embriaguez. Foi-lhe retirada a carta de condução e fixado um período de 6 meses de proibição de requerer a emissão de uma nova carta de condução. De acordo com a lei alemã, para obter uma nova carta de condução, K. Schwarz deveria comprovar a sua aptidão para a condução apresentando, nomeadamente, um parecer médico-psicológico.

28. Em 24 de Julho de 2000, K. Schwarz requereu uma nova carta de condução ao Ordnungsamt da cidade de Mannheim. Por decisão desta autoridade, de 2 de Abril de 2001, o requerimento foi indeferido, na medida em que K. Schwarz não apresentou o parecer médico-psicológico exigido.

29. Em 30 de Janeiro de 2006, o Amtsgericht Mannheim julgou K. Schwarz culpado de ter conduzido sem carta de condução em 11 de Abril de 2005 e condenou-o a 30 dias de multa, no montante diário de 25 €.

30. Num segundo controlo rodoviário, realizado em Mannheim a 23 de Dezembro de 2005, K. Schwarz apresentou a sua carta de condução austríaca, ainda em sua posse, uma vez que não lhe fora retirada quando da emissão da carta de condução alemã em 1968 e, posteriormente, em 1994. Colocou-se, então, a questão da validade da sua carta de condução austríaca.

31. Por decisão de 22 de Junho de 2006, o Amtsgericht Mannheim absolveu o arguido da acusação de ter conduzido em território alemão sem possuir uma carta de condução válida.

32. A Staatsanwaltschaft Mannheim (Procuradoria de Mannheim) interpôs recurso desta decisão para o Landgericht Mannheim. Perante este órgão jurisdicional, pediu a condenação de K. Schwarz por, no dia 23 de Dezembro de 2005, ter conduzido sem possuir uma carta de condução válida.

III — Questões prejudiciais

33. Por ter dúvidas quanto à validade da carta de condução austríaca, o Landgericht Mannheim decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O direito comunitário permite — ao contrário do disposto no artigo 7.°, n.° 5, da Directiva 91/439/CE — que um cidadão da UE possa ser titular de uma carta de condução nacional válida e de outra carta emitida por outro Estado-Membro, tendo ambas sido obtidas antes da adesão deste Estado-Membro à UE, e em caso afirmativo,

2) a retirada — anterior à entrada em vigor [do Fahrerlaubnisverordnung (regula-

mento alemão relativo à carta de condução)], de 1 de Janeiro de 1999 — da segunda carta de condução nacional, posteriormente emitida, na sequência de condenação por condução em estado de embriaguez, acarreta a consequência jurídica de que a validade da primeira carta de condução, anteriormente emitida no estrangeiro, já não necessita de ser reconhecida no território nacional após a adesão do outro Estado-Membro, mesmo quando o período de proibição temporária de obter uma nova carta de condução nacional já tenha decorrido?»

IV — Apreciação

34. K. Schwarz era titular de uma carta de condução austríaca e de uma carta de condução alemã emitidas antes da adesão da República da Áustria à União Europeia, tendo-lhe sido retirada a carta de condução alemã. Alguns anos depois, num controlo rodoviário realizado em território alemão, apresentou às autoridades competentes a sua carta de condução austríaca.

35. O órgão jurisdicional de reenvio questiona-se, pois, sobre se K. Schwarz é culpado de conduzir sem carta ou se a carta de condução austríaca deve ser considerada válida pelas autoridades alemãs, não obstante a carta de condução alemã ter sido retirada.

36. Assim, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta ao Tribunal de Justiça se, face ao artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439, que prevê que uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução, um cidadão europeu pode, em circunstâncias como as do processo principal, possuir duas cartas de condução.

37. Caso a resposta à primeira questão seja positiva, o órgão jurisdicional de reenvio pede ao Tribunal de Justiça que se pronuncie sobre a questão de saber se o artigo 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439 deve ser interpretado no sentido de que um Estado-Membro pode recusar a uma pessoa a quem, no seu território, seja retirada a carta de condução, reconhecer a validade de uma carta de condução anteriormente emitida por outro Estado-Membro antes da sua adesão à União.

38. Depois de nos pronunciarmos sobre qual é, no nosso entender, o alcance do artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439, apresentaremos as razões pelas quais consideramos que K. Schwarz poderia, validamente, possuir duas cartas de condução. Em seguida, explicaremos por que razão, no nosso entender, a República Federal da Alemanha pode, dado a carta de condução alemã ter sido retirada, recusar reconhecer a validade da carta de condução austríaca.

A — *Considerações preliminares*

39. Antes de mais, há que precisar o alcance do artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439 no sistema que implementa.

40. A Directiva 91/439 visa garantir a livre circulação das pessoas no território da União e, ao mesmo tempo, contribuir para a melhoria da segurança da circulação rodoviária nesse território [8].

41. Com este objectivo, o artigo 1.º, n.º 2, desta directiva especifica que as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros são mutuamente reconhecidas. Esta obrigação de reconhecer as cartas de condução permite ao cidadão europeu circular livremente nos 27 Estados-Membros da União com uma única carta de condução.

42. O princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução instituído por esta disposição tem por corolário o artigo 7.º, n.º 5, da mesma directiva, o qual prevê que uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução. Com efeito, uma vez que um Estado-Membro tem a obrigação de reconhecer uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro, essa carta é suficiente para que o seu titular possa circular livremente no território europeu.

43. A existência de uma carta de condução única é também, do nosso ponto de vista, uma forma de dar eficácia às medidas restritivas que as autoridades competentes de um Estado-Membro possam tomar contra o titular dessa carta. O facto de o direito de conduzir se materializar numa carta de condução única permite evitar que o seu titular, em caso de retirada da carta, possa utilizar outra carta de condução e, dessa forma, evitar a sanção que lhe foi aplicada.

44. Assim, a Directiva 91/439 prevê que as autoridades competentes que procedam à troca de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro devem enviar a antiga carta às autoridades desse Estado-Membro [9]. Em caso de troca de uma carta de condução emitida por um país terceiro, o seu titular deve enviar a antiga carta às autoridades competentes do Estado-Membro que procede à troca [10].

45. Consequentemente, em caso de troca de carta de condução, a emissão da nova carta depende da entrega da carta antiga. Na análise

8 — V. considerando primeiro.

9 — V., artigo 8.º, n.º 3, daquela directiva.

10 — V., artigo 8.º, n.º 6, segundo parágrafo, da referida directiva.

que se segue, veremos que, dada a sequência cronológica dos factos, esta última regra não é aplicável ao processo principal.

46. É, pois, tendo em conta estas considerações que, no nosso entender, haverá que responder às questões colocadas pelo órgão jurisdicional de reenvio.

B — *Quanto à primeira questão prejudicial*

47. Através da sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se, em circunstâncias como as do processo principal, K. Schwarz poderia, validamente, ser titular de duas cartas de condução.

48. Há que recordar, sucintamente, os factos do processo principal.

49. Resulta dos autos que K. Schwarz obteve uma carta de condução austríaca em 1964. Posteriormente, em 1968, na sequência da sua mudança de residência para a Alemanha e a pedido de K. Schwarz, as autoridades alemãs competentes, tendo em conta a existência da carta austríaca, emitiram-lhe uma carta de condução alemã. Após ter entregue, em 1988, a sua carta de condução alemã às autoridades competentes, K. Schwarz obteve, em 1994, uma nova carta de condução alemã. Em 1968, bem como em 1994, as autoridades alemãs competentes não exigiram a K. Schwarz que entregasse a sua carta de condução austríaca. Este possuía, assim, duas cartas de condução até lhe ter sido retirada a carta alemã, em 1997, por conduzir em estado de embriaguez. Neste momento, K. Schwarz utiliza a sua carta de condução austríaca.

50. Tendo em conta estas circunstâncias, consideramos que há que distinguir entre a situação na qual os factos ocorreram anteriormente à entrada em vigor da Directiva 80/1263 e a situação na qual os factos são anteriores à entrada em vigor da Directiva 91/439.

51. Com efeito, à data da primeira emissão da carta alemã, 1968, a República da Áustria ainda não era membro da União Europeia. Por outro lado, nessa data, não existia qualquer legislação comunitária relativa às cartas de condução e, nomeadamente, à troca da carta de condução emitida por um país terceiro por uma carta de condução emitida por um Estado-Membro. A República Federal da Alemanha podia, assim, validamente, emitir uma carta de condução alemã a K. Schwarz sem exigir, em troca, a entrega da carta de condução austríaca.

52. Em 1994, quando foi emitida a segunda carta de condução alemã, a Directiva 91/439 ainda não estava em vigor. Com efeito, nos termos do artigo 12.º, n.º 1, desta directiva, os Estados-Membros deveriam adoptar as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias para darem cumprimento a esta directiva a partir de 1 de Julho de 1996.

53. Em contrapartida, a Directiva 80/1263, que na altura estava em vigor, previa que uma carta de condução emitida por um país terceiro que fosse trocada por uma carta de condução de modelo comunitário deveria ser entregue às autoridades competentes do Estado-Membro que procedesse à troca.

54. Contudo, resulta do litígio no processo principal que a emissão da carta de condução em 3 de Maio de 1994 não decorreu de uma troca da carta austríaca, mas sim na sequência de um simples requerimento de emissão de uma carta de condução no território alemão.

55. Uma vez que não existia, naquela altura, qualquer legislação comunitária que impedisse um Estado-Membro de emitir uma carta de condução para uma pessoa que fosse já titular de outra carta e que a República Federal da Alemanha não tinha meios materiais para verificar se K. Schwarz já era titular de uma carta de condução [11], este último conseguiu obter legitimamente uma segunda carta de condução.

56. É verdade que o artigo 1.º, n.º 2, da Directiva 91/439, obriga os Estados-Membros a reconhecer as cartas de condução emitidas antes da adesão à União do Estado-Membro que emite a carta [12]. Contudo, constatamos que o artigo 7.º, n.º 5, desta directiva não tem efeito retroactivo e, por isso, não obriga, nessas circunstâncias, a escolher entre a perda automática da primeira carta ou a nulidade da segunda.

57. Em contrapartida, desde a entrada em vigor, em 1 de Julho de 1996, da Directiva

11 — Os processos relativos a cartas de condução sobre os quais o Tribunal de Justiça se pronunciou anteriormente demonstram-nos que, mesmo com a entrada em vigor da Directiva 91/439 e da obrigação de ser titular de uma única carta de condução, é muito difícil, na prática, verificar se uma pessoa já é titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro. Na verdade, enquanto não estiver operacional uma rede de ficheiros de cartas de condução dos utilizadores da estrada na União Europeia, as autoridades competentes do Estado-Membro de emissão continuarão a ter dificuldades. A este respeito, a 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), que visa substituir a Directiva 91/429 e entrará em vigor em 19 de Janeiro de 2013, prevê expressamente, no seu artigo 7.º, n.º 5, alíneas b), c) e d), que os Estados-Membros se recusarão a emitir uma carta de condução a uma pessoa que seja já titular de uma carta de condução. Especifica-se que os Estados-Membros devem verificar, com os outros Estados-Membros, a existência de razões para suspeitar que o candidato é já titular de outra carta de condução. Para satisfazerem esta exigência, os Estados-Membros utilizarão a rede de cartas de condução da UE quando esta estiver operacional.

12 — V., n.º 1 da exposição de motivos da Decisão 2000/275. Recordamos igualmente que as cartas emitidas pelas autoridades austríacas entre 1 de Janeiro de 1956 e 1 de Novembro de 1997 são consideradas equivalentes ao modelo comunitário.

91/439, pensamos que é necessário, para dar um efeito útil ao artigo 7.º, n.º 5, desta directiva, que o interessado seja titular de apenas uma carta de condução.

58. Para tanto, parece-nos lógico que uma carta de condução emitida posteriormente a esta data, quando o seu titular possua já uma carta de condução reconhecida no território da Comunidade, seja considerada nula.

59. Tendo em conta as considerações anteriores, consideramos que, nas circunstâncias do processo principal, K. Schwarz pode ser titular de duas cartas de condução válidas, tal como, de resto, o órgão jurisdicional de reenvio e a Comissão das Comunidades Europeias parecem reconhecer [13].

60. Contudo, o facto de K. Schwarz poder, nestas circunstâncias particulares, ser titular de duas cartas de condução válidas, não deve permitir-lhe, na nossa opinião, frustrar a medida de retirada tomada pelas autoridades alemãs em 1997 e a obrigação de se submeter a um exame de controlo da sua aptidão para conduzir, caucionado por um relatório médico-psicológico.

13 — V., n.º 11 da decisão de reenvio e n.ºs 22 a 26 das observações da Comissão.

C — *Quanto à segunda questão prejudicial*

61. A questão que se coloca neste momento é, então, a de saber se a medida de retirada tomada pelas autoridades alemãs, respeitante à carta de condução alemã, pode igualmente ter consequências sobre a validade da carta de condução austríaca e, desse modo, impedir K. Schwarz de utilizar esta carta.

62. A Comissão parece admitir que tal medida não tem reflexos sobre a referida carta de condução. Considera que, se a carta austríaca tivesse sido emitida antes de uma medida de retirada de outra carta ter esgotado os seus efeitos, a República Federal da Alemanha teria podido, nos termos do artigo 8.º, n.ºs 2 e 4, da Directiva 91/439, recusar reconhecer a carta austríaca. Contudo, a Comissão nota que, no momento da emissão da carta austríaca, o seu titular não era alvo de qualquer medida de apreensão de outra carta de condução. Por isso, considera que a carta austríaca deve ser reconhecida pelas autoridades alemãs, apesar da medida de apreensão de que foi objecto a carta alemã.

63. Não é essa a nossa opinião, pelos motivos seguintes :

64. Na verdade, é jurisprudência uniforme que o reconhecimento mútuo das cartas de condução não depende de qualquer formalidade e não deixa aos Estados-Membros qualquer margem de apreciação quanto às medidas a adoptar para lhe dar cumprimento [14].

65. Em contrapartida, o artigo 8.º, n.os 2 e 4, da Directiva 91/439 consagra claramente uma excepção a este princípio. Com efeito, esse artigo dispõe que um Estado-Membro pode recusar reconhecer a validade de qualquer carta de condução obtida noutro Estado-Membro quando o seu titular for alvo, no território do primeiro Estado-Membro, de uma medida de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir.

66. Tal como já referimos no n.º 58 das nossas conclusões nos processos em que foram proferidos os acórdãos de 26 de Junho de 2008, Wiedemann e Funk, e Zerche e o. [15], esta disposição permite a um Estado-Membro assegurar-se de que as pessoas que tenha considerado, na sequência de um procedimento legal e conforme ao direito comunitário, inaptas para a condução por serem perigosas, não podem utilizar uma carta emitida por outro Estado-Membro.

67. No entanto, o Tribunal de Justiça decidiu que um Estado-Membro não pode recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa que tenha sido alvo, no território do primeiro Estado-Membro, de uma medida de retirada da carta de condução, quando essa carta tenha sido emitida após o termo de período de proibição temporária de obtenção de uma nova carta que acompanhava a medida em questão [16]. O mesmo se passa quando a medida de retirada da carta de condução não seja acompanhada de um período de proibição de obtenção de nova carta e a nova carta tenha sido emitida posteriormente à medida de retirada [17].

68. Nos processos Kapper e Kremer referidos, os titulares das cartas de condução cuja validade era contestada tinham obtido a sua carta após a aplicação da medida de retirada ou após o termo do período de proibição de obtenção de nova carta. No entanto, as autoridades competentes puderam verificar, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 91/439, se essas pessoas estavam de novo aptas a conduzir e se já não constituíam um perigo.

69. No processo principal, as coisas passam-se de forma diferente. Com efeito, K. Schwarz

14 — V., nomeadamente, acórdão do Tribunal de Justiça de 29 de Outubro de 1998, Awoyemi (C-230/97, Colect., p. I-6781, n.os 41 e 42).

15 — Respectivamente, processos C-329/06 e C-343/06 e processos C-334/06 a C-336/06, Colect., p. I-4691.

16 — V., acórdão de 29 Abril de 2004, Kapper (C-476/01, Colect., p. I-5205, n.º 76).

17 — Despacho do Tribunal de Justiça de 28 de Setembro de 2006, Kremer (C-340/05, n.os 34 e 35).

obteve a sua carta de condução austríaca 43 anos antes de ter cometido a infracção que levou à retirada da carta de condução alemã. Por outro lado, em 2 de Abril de 2001, o Ordungsamt Mannheim recusou, emitir-lhe uma nova carta de condução por ele não ter apresentado o relatório médico-psicológico exigido e por, desse modo, não ter provado estar de novo apto a conduzir.

70. Consequentemente, após a retirada da sua carta de condução alemã e após o período de seis meses de proibição de obtenção de nova carta, nenhuma autoridade pôde controlar a sua aptidão para conduzir. Na nossa opinião, a simples posse de uma carta de condução obtida anos antes da comissão da infracção também não permite assegurar que K. Schwarz satisfaz os requisitos médicos exigidos pelo artigo 7.º, n.º1, alínea a) da Directiva 91/439.

71. A este respeito, recordamos que resulta dos pontos 14.1 e 15 do anexo III desta directiva que é proibido emitir ou renovar uma carta de condução a uma pessoa que esteja em estado de dependência em relação ao álcool ou a drogas ou que, embora não seja dependente, tenha por hábito consumir ou abusar destas substâncias.

72. O relatório médico-psicológico exigido pelas autoridades alemãs para a emissão de uma nova carta, com base nesses pontos, permite precisamente verificar a aptidão da pessoa cuja carta de condução lhe foi retirada por conduzir em estado de embriaguez.

73. Admitir que K. Schwarz possa utilizar a sua carta de condução austríaca sem que se tenha submetido a qualquer controlo que ateste a sua aptidão para conduzir significaria frustrar a aplicação das normas de segurança impostas pela Directiva 91/439 e poria em causa o seu objectivo de contribuir para a melhoria da segurança rodoviária.

74. Recordamos que é precisamente por isso que a directiva prevê que uma pessoa não pode ser titular de mais do que uma carta de condução. A posse, num caso muito especial como o do processo principal, de duas cartas de condução não deve pôr em causa o duplo objectivo da Directiva 91/439, ou seja, por um lado, a livre circulação das pessoas graças ao princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução e, por outro lado, a melhoria da segurança rodoviária.

75. Por outras palavras, ainda que K. Schwarz possa ser titular de duas cartas de condução, não é menos verdade que é titular de um só direito de conduzir.

76. Autorizar uma pessoa que cometeu uma infracção grave ao código da estrada a utilizar uma segunda carta de condução, quando nem sequer se apurou se essa pessoa está de novo apta a conduzir, não estaria de acordo com a Directiva 91/439.

77. Tendo em conta as considerações que antecedem, entendemos que um Estado-Membro pode, por força do artigo 8.º, n.os 2 e 4, da Directiva 91/439, recusar a uma pessoa que seja alvo, no seu território, de uma medida de retirada da carta de condução, o reconhecimento da validade de uma carta de condução que tenha sido atribuída anteriormente por outro Estado-Membro.

78. Face a todas estas considerações, consideramos que o artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439 deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que uma pessoa possa ser titular de duas cartas de condução, por um lado, quando a primeira carta tenha sido emitida por um país terceiro antes da entrada em vigor da Directiva 80/1263 e, por outro quando, antes da entrada em vigor da Directiva 91/439, essa pessoa, sendo já titular de uma carta de condução reconhecida no território da Comunidade, se submeta a um controlo de aptidão necessário para a emissão de uma carta de condução. Contudo, pensamos que o artigo 8.º, n.os 2 e 4, desta última directiva deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que, nas circunstâncias do processo principal, um Estado-Membro recuse reconhecer a validade de uma carta de condução emitida anteriormente por outro Estado-Membro.

79. Antes de concluir, parece-nos útil recordar esquematicamente o quadro geral de aplicação do princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução e das suas excepções, tal como resulta da Directiva 91/439 e da jurisprudência do Tribunal de Justiça.

80. Nos termos da Directiva 91/439:

— um cidadão europeu apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por um Estado-Membro;

— um Estado-Membro só pode entregar uma carta de condução a uma pessoa que resida durante um período de pelo menos seis meses no seu território ou a uma pessoa que não esteja em estado de dependência em relação ao álcool ou a drogas;

— uma carta de condução emitida por um Estado-Membro beneficia do reconhecimento mútuo no território dos outros Estados-Membros;

— um Estado-Membro pode, contudo, em certas condições, aplicar as suas próprias decisões de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir à carta de condução, e

— os Estados-Membros estão sujeitos a um dever recíproco de cooperação leal.

81. Nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça:

— o Tribunal de Justiça decidiu, no acórdão Awoyemi, já referido, que a obrigação de reconhecimento mútuo não depende de qualquer formalidade e não deixa aos Estados-Membros qualquer margem de apreciação quanto às medidas a adoptar para lhe dar cumprimento [18];

— considerou, no acórdão Kapper, já referido, bem como nos despachos Halbritter [19] e Kremer, já referido que, quando o período de proibição temporária de obtenção de uma nova carta tiver expirado no território do Estado-Membro de acolhimento ou quando a medida de retirada da carta não seja acompanhada de tal período, esse Estado-Membro não pode recusar reconhecer a validade de uma carta de condução emitida posteriormente por outro Estado-Membro;

— consagrou, no acórdão Wiedemann e Funk, já referido, uma excepção a esse princípio do reconhecimento mútuo. Referiu que um Estado-Membro podia recusar, a uma pessoa que foi alvo, no seu território, de uma medida de retirada da carta de condução, acompanhada de uma proibição de requerer uma nova carta, reconhecer uma nova carta de condução emitida por outro Estado-Membro durante o período de proibição [20], e

— o Tribunal de Justiça considerou que uma pessoa que tenha sido alvo de uma medida restritiva do direito de conduzir não deve poder obter uma carta de condução com inobservância do requisito de residência. De facto, o Tribunal de Justiça considerou que este requisito contribui, designadamente, para combater o «turismo de carta de condução» na falta de uma harmonização completa das legislações dos Estados-Membros relativas à emissão das cartas de condução. Por outro lado, aquele requisito, enquanto condição prévia que permite a verificação do cumprimento dos outros requisitos impostos pela Directiva 91/439, reveste uma importância particular [21]. O Tribunal de Justiça invocou aqui o imperativo da segurança rodoviária.

18 — N.os 41 e 42.
19 — Despacho de 6 de Abril de 2006 (C-227/05).
20 — V. acórdão Wiedemann e Funk, já referido (n.º 65).
21 — *Ibidem* (n.os 68 a 71). V., igualmente, acórdão Zerche e o., referido (n.os 65 a 68).

82. Face ao que antecede, parece claro, aos nossos olhos, que a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, tal como a entendemos, traduz a preocupação de combinar o exercício da liberdade de circulação com a necessidade de assegurar a todos os que a exercem as indispensáveis condições de segurança.

83. Parece-nos oportuno destacar que a liberdade de circulação só pode ser uma realidade concreta se os cidadãos que dela beneficiam não forem, por esse facto, expostos a perigos desnecessários. Em nossa opinião, cria um perigo dessa natureza uma pessoa que, não obstante ter sido declarada inapta por uma decisão judicial ou administrativa, continua a conduzir sem ter reunido os requisitos impostos agora pela directiva em vigor.

84. Por isso, parece-nos correcto afirmar que, no estado actual da legislação comunitária, a jurisprudência não conseguirá impedir situações desta natureza.

85. O caso em apreço, mesmo que o Tribunal de Justiça aceite seguir a nossa opinião, demonstra de forma incontestável, o vazio jurídico, a este propósito, da Directiva 91/439. Com efeito, se for decidido, como iremos propor, declarar que a República Federal da Alemanha tinha razão na sua recusa em reconhecer a validade da carta austríaca de K. Schwarz, este poderia, com essa carta, circular sem limitações noutros Estados-Membros da União, onde criaria o mesmo perigo que na Alemanha.

86. Por estas razões, não nos parece despiciendo que o legislador comunitário se encarregue deste problema para lhe dar a solução adequada.

V — Conclusão

87. Tendo em conta as considerações que antecedem, propomos ao Tribunal de Justiça que responda às questões colocadas pelo Landgericht Mannheim da seguinte forma:

«O artigo 7.º, n.º 5, da Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução, alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do

Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Setembro de 2003, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que uma pessoa possa ser titular de duas cartas de condução, por um lado, quando a primeira carta tiver sido emitida por um país terceiro antes da entrada em vigor da Directiva 80/1263/CEE do Conselho, de 4 de Dezembro de 1980, relativa à criação de uma carta de condução comunitária e, por outro lado, quando, antes da entrada em vigor da Directiva 91/439, essa pessoa, que já era titular de uma carta de condução reconhecida no território da Comunidade, se submeta ao controlo de aptidão exigido para a emissão de uma carta de condução.

Além disso, o artigo 8.º, n.os 2 e 4, da Directiva 91/439, alterada Regulamento (CE) n.º 1882/2003, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a que, nas circunstâncias do processo principal, um Estado-Membro recuse reconhecer a validade de uma carta de condução emitida anteriormente por outro Estado-Membro.»