**O Parlamento Europeu aprovou hoje a directiva relativa à carta de condução, estipulando que, em 2013, os mais de 110 modelos diferentes de cartas de condução actualmente existentes na UE sejam substituídos por um modelo único, em formato de cartão de crédito e podendo incorporar um microchip. Em 2033, todas as cartas de condução em circulação terão de corresponder ao novo modelo de cartão plastificado.**

O mais tardar seis anos a contar da data de entrada em vigor da directiva todas as novas cartas de condução emitidas têm de estar em conformidade com o novo modelo, assim como todas as cartas de condução substituídas na sequência de perda, roubo, etc. Os Estados-Membros poderão introduzir um suporte de memória «microchip» como componente da carta de condução. Os direitos relativos à carta de condução adquiridos antes da entrada em vigor da directiva não serão, em caso algum, afectados (n º 2 do artigo 13 º).

Além disso, os Estados-Membros devem garantir que, o mais tardar 26 anos após a data de entrada em vigor da directiva «ou seja, 2033», todas as cartas de condução em circulação correspondam ao novo modelo de cartão plastificado (n º 3 do artigo 3 º). O relator da Comissão dos Transportes e do Turismo do PE, Mathieu GROSCH «PPE/DE, BE», lamenta que o prazo seja tão alargado, mas afirma que está confiante de que, na prática, a troca estará concluída mais cedo.

A introdução de um período de validade limitado para as cartas de condução permitirá a actualização dos dados indicados e da fotografia, bem como a introdução periódica de novos dispositivos de segurança. Isso não significa, porém, que a União Europeia irá impor a repetição obrigatória de exames ou a realização obrigatória de exames médicos ou de testes à visão. Os Estados-Membros podem decidir se, no momento da renovação da carta, procederão ou não à realização de tais exames.

**Combate ao «turismo de cartas de condução»**

Com a aprovação deste texto é dado um passo importante na luta contra o chamado «turismo de cartas de condução»: a prática seguida pelos cidadãos quando, estando inibidos de conduzir no seu país por terem cometido uma infracção grave, fazem o necessário para obter uma nova carta noutro Estado-Membro, que tem seguidamente de ser reconhecida no seu país de origem.

O Conselho aceitou a proposta do Parlamento Europeu nesta matéria: 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 (artigo 11.º).

Os Estados-Membros prestar-se-ão mutuamente assistência na aplicação da directiva (artigo 15.º) e, no que se refere à emissão, substituição, renovação ou troca de uma carta de condução, procederão à verificação, com outros Estados-Membros, da existência de razões para suspeitar que o candidato é já titular de outra carta de condução.

Para facilitar esta cooperação, deverá ser criada uma «rede de cartas de condução da UE» para efeitos de intercâmbio de dados. O Parlamento Europeu apela aos Estados-Membros para que diligenciem no sentido de esta rede de cartas de condução ficar operacional o mais rapidamente possível.

**Motociclos: segurança através da experiência**

As estatísticas de acidentes revelam que o sector dos motociclos é aquele em que existe maior necessidade de acção. Sob os auspícios do Parlamento, ficou consagrado na directiva o princípio do acesso progressivo, muito embora tenha sido concedida alguma flexibilidade aos Estados-Membros no que se refere à idade mínima (artigo 4.º e alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º e Anexo VI). O acesso progressivo promove a aquisição de experiência em motociclos mais pequenos antes de se poder conduzir motociclos de maior cilindrada.

Para os ciclomotores é criada uma nova categoria europeia AM. O acesso a esta categoria está sujeito, pelo menos, à aprovação num exame teórico obrigatório, com o qual se pretende aumentar a segurança rodoviária destes jovens condutores particularmente vulneráveis.

**Reboques ou caravanas**

De acordo com o PE, a proposta da Comissão Europeia era muito restritiva em relação aos reboques, na medida em que exigia para todos os reboques a partir de 750 kg a carta de condução B+E (com os respectivos exames), e isto apesar de não existirem estatísticas de acidentes ou de outra natureza que justificassem tal exigência. A Eurocâmara conseguiu que os titulares de uma carta de condução da categoria B possam conduzir um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 4.250 kg.

**Formação inicial e contínua dos examinadores**

Esta área é, nas palavras do relator, «apenas um exemplo das muitas vantagens desta nova directiva». Enquanto que a carta de condução propriamente dita é objecto de reconhecimento mútuo, não existem actualmente quaisquer regras harmonizadas aplicáveis aos examinadores. A directiva irá pôr cobro a esta «situação insustentável», regulando de forma detalhada no seu Anexo IV os requisitos aplicáveis aos examinadores. Nele são estabelecidos os elementos indispensáveis para obter a habilitação inicial, os requisitos para as disposições em matéria de garantia da qualidade e os programas de formação contínua que os examinadores devem frequentar regularmente.

Fonte: Parlamento Europeu

Download: Posição comum adoptada pelo Conselho em 18 de Setembro de 2006 tendo em vista a aprovação da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à carta de condução (reformulação).