



Bruxelas, 31.5.2017  
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com  
vista à sua adaptação à evolução no setor**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **• Justificação e objetivos da proposta**

O Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário<sup>1</sup> e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias<sup>2</sup> («Regulamento (CE) n.º 1071/2009» e «Regulamento (CE) n.º 1072/2009» ou «os regulamentos») foram adotados no âmbito de um pacote de medidas destinadas a modernizar as regras de acesso à atividade de transportador rodoviário e ao mercado do transporte rodoviário.

O objetivo global dos regulamentos consiste em apoiar o bom funcionamento do mercado interno no domínio dos transportes rodoviários, a sua eficiência e competitividade.

O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 estabelece as disposições que as empresas devem cumprir para o acesso à atividade de transportador rodoviário (de passageiros e de mercadorias). Estabelece igualmente determinadas disposições destinadas a regular e a facilitar a aplicação pelos Estados-Membros.

O Regulamento (CE) n.º 1072/2009 estabelece as disposições que as empresas que pretendem operar no mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias e nos mercados nacionais que não lhes são próprios (cabotagem) devem cumprir. Inclui disposições relativas aos documentos que devem ser emitidos para essas empresas pelo Estado-Membro de registo (licença comunitária), bem como para os motoristas de países terceiros (certificado de motorista).

Entre 2014 e 2015, foi efetuada uma avaliação *ex post* dos regulamentos<sup>3</sup>, tendo-se concluído que os regulamentos foram eficazes apenas parcialmente no que respeita à consecução do seu objetivo inicial de criar condições de concorrência adequadas no mercado. As principais dificuldades encontradas prendem-se com deficiências das regras e da sua aplicação. A presente proposta, que é uma iniciativa REFIT,<sup>4</sup> destina-se igualmente a corrigir estas insuficiências.

#### **• Coerência com as disposições vigentes no mesmo domínio de intervenção**

A presente proposta inscreve-se no quadro mais amplo da revisão em curso da legislação em matéria de transporte rodoviário. Está estreitamente associada a outros atos jurídicos em vigor relativos aos transportes rodoviários, nomeadamente a legislação social no setor dos transportes rodoviários (Regulamento (CE) n.º 561/2006,<sup>5</sup> Diretiva 2002/15/CE,<sup>6</sup> Diretiva 2006/22/CE<sup>7</sup> e Regulamento (UE) n.º 165/2014<sup>8</sup>). Uma melhor aplicação das «regras de mercado», tal como sugerido na presente proposta, será, por conseguinte, facilitada graças a sinergias existentes, contribuindo, por outro lado, para o cumprimento da legislação social de forma indireta.

<sup>1</sup> JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

<sup>2</sup> JO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

<sup>3</sup> A Comissão publicou um documento de trabalho com os resultados desta avaliação: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

<sup>4</sup> Iniciativa n.º 10 no anexo 2 ao Programa de Trabalho da Comissão de 2017.

<sup>5</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 80 de 23.03.2002, p. 35.

<sup>7</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

<sup>8</sup> JO L 60 de 28.2.2014, p.1.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta contribui diretamente para uma das prioridades da atual Comissão, designadamente a promoção de um mercado único aprofundado e mais equitativo. O seu principal objetivo é continuar a melhorar o mercado único para o transporte rodoviário mediante alterações destinadas a eliminar as causas das disparidades e a garantir uma melhor aplicação das normas.

A presente proposta prossegue o objetivo REFIT através do aumento da eficácia e da redução do ónus administrativo e regulamentar para as empresas. Permite ainda aos Estados-Membros reduzirem determinadas despesas de execução injustificadas, relacionadas com a aplicação coerciva das regras.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica para os regulamentos e para a alteração proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE») (antigo artigo 71.º do TCE), que constitui o fundamento para a adoção de legislação da UE que estabelece nomeadamente: i) regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros (artigo 91.º, n.º 1, alínea a), do TFUE); e ii) as condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro (artigo 91.º, n.º 1, alínea b), do TFUE).

- **Subsidiariedade**

A UE partilha competências com os Estados-Membros na regulamentação do domínio dos transportes de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE. Não obstante, apenas o legislador da UE tem competência para proceder a alterações às regras em vigor.

Além disso, as disparidades existentes entre as práticas dos Estados-Membros e as deficiências em matéria de execução são prejudiciais ao funcionamento do mercado único, estão intrinsecamente ligadas a lacunas em matéria de harmonização e só podem, portanto, ser eficazmente resolvidas pela União.

- **Proporcionalidade**

Tal como indicado na secção 6.3 do relatório de avaliação de impacto, a proposta política é proporcional aos problemas identificados e não excede o que é necessário para os resolver. No que se refere às PME, em particular, as medidas previstas, em geral, não devem ter qualquer impacto desproporcionado. A proposta centra-se principalmente na simplificação e clarificação do quadro regulamentar existente, juntamente com requisitos mais sólidos de execução, e não cria requisitos regulamentares adicionais para as partes interessadas que não seriam proporcionados em relação aos problemas identificados.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que os atos jurídicos a alterar são regulamentos, o ato que os altera deve, em princípio, assumir a mesma forma.

### 3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliação *ex post*/balanço de qualidade da legislação existente**

Os regulamentos foram objeto de uma avaliação *ex post*<sup>9</sup>. Essa avaliação foi complementada por um estudo externo<sup>10</sup>.

No atinente à aplicação coerciva, os principais problemas identificados foram os seguintes:

- A existência de níveis de controlo divergentes nos Estados-Membros, em especial em termos de estabelecimento estável e de idoneidade de critérios em matéria de acesso à profissão e às operações ilegais de cabotagem.
- Verifica-se uma falta de cooperação entre (alguns) Estados-Membros, nomeadamente no que se refere ao cumprimento do critério de estabelecimento efetivo e estável para o acesso à profissão.

Outras deficiências das regras prendem-se com o facto de determinadas regras não serem explícitas sobre determinadas questões ou deixarem margem para a tomada de medidas unilaterais pelos Estados-Membros, o que tem originado divergências de práticas que se repercutem de forma negativa sobre o funcionamento do mercado único:

- A definição de estabelecimento efetivo e estável, incluindo o conceito de centro operacional, deixa em aberto várias questões. Em consequência, emergiram diferentes práticas.
- O período de tempo que deve anteceder o restabelecimento da idoneidade não se encontra definido ou regulado no Regulamento (CE) n.º 1071/2009, variando consideravelmente entre os Estados-Membros.
- Certos Estados-Membros invocam o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1071/2009, para impor condições suplementares em matéria de acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias.
- As disposições relativas à cabotagem não são específicas em determinados pontos, o que originou práticas divergentes nos Estados-Membros. Alguns Estados-Membros aceitam várias operações de carga e/ou descarga para a mesma operação de cabotagem, ao passo que outros não.

O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 deixa ao critério dos Estados-Membros a faculdade de aplicar as suas disposições aos veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas («VCL»), o que resulta em diferentes requisitos para os mesmos veículos em diferentes Estados-Membros.

- **Consulta das partes interessadas**

A consulta das partes interessadas realizada no quadro da preparação da presente proposta observou as regras mínimas de consulta das partes interessadas estabelecidas na Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2002 (COM(2002) 704 final).

---

<sup>9</sup> Ver nota 3.

<sup>10</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

O processo de consulta incluiu dois tipos de ações – a recolha de opiniões e a de dados. Foram utilizados métodos de consulta abertos e específicos e várias ferramentas de consulta.

No que diz respeito à **consulta aberta**, teve lugar uma consulta pública em linha entre 15 de junho e 15 de setembro de 2016. Os principais objetivos desse processo eram i) recolher informações adicionais sobre a existência dos problemas identificados durante a avaliação *ex post*, bem como informações que permitam a quantificação dos problemas detetados, ii) obter o parecer das partes interessadas sobre eventuais medidas políticas, e iii) avaliar os impactos esperados das eventuais medidas políticas. A Comissão recebeu 175 contribuições: 23 respostas de médias e grandes empresas (transportadores de mercadorias e expedidores, com 50 ou mais trabalhadores); 18 respostas de pequenas empresas (transportadores de mercadorias e expedidores com 49 ou menos trabalhadores); 17 respostas de representantes do setor da logística; 33 respostas de associações que representam os trabalhadores do setor dos transportes rodoviários; 48 respostas de associações de transportadores rodoviários; 18 respostas de autoridades nacionais e associações relevantes; e 18 respostas de outros inquiridos.

Além disso, no âmbito da consulta pública, foram recebidos 22 documentos de posição de uma vasta panóplia de partes interessadas, incluindo associações do setor, organizações de trabalhadores, autoridades nacionais, organismos responsáveis pela aplicação da lei, ONG e peritos.

O documento de consulta, as contribuições recebidas e uma síntese das mesmas encontram-se disponíveis na página Web da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes «A road transport strategy for Europe» («Uma estratégia de transporte rodoviário para a Europa» e no sítio Web da Comissão «A sua voz na Europa»<sup>11</sup>.

O **processo de consulta específica** incluiu os seguintes elementos:

- Um inquérito a um painel de PME sobre questões em matéria de utilização de veículos comerciais ligeiros (VCL) nos transportes rodoviários e o potencial impacto das medidas políticas relacionadas com o alargamento do âmbito de aplicação do quadro jurídico para cobrir os VCL. Foram recebidas 17 respostas no total, incluindo 7 de prestadores de serviços de transporte rodoviário de mercadorias que utilizam veículos comprados ou alugados por conta de outrem, 7 de empresas que utilizam veículos comprados ou alugados para o transporte das suas próprias mercadorias («operadores por conta própria») e 8 de utilizadores de serviços de transporte rodoviário de mercadorias.
- Um inquérito às autoridades a fim de recolher os pontos de vista das autoridades nacionais sobre as medidas estratégicas propostas em termos do seu impacto previsto sobre a aplicação e a execução do quadro jurídico, e de obter dados ou estimativas sobre os custos possíveis dessas medidas para as autoridades. Foram recebidas 18 respostas no total, abrangendo 16 Estados-Membros<sup>12</sup> e 1 da Euro-Contrôle-Route.
- Um inquérito aos transportadores de mercadorias para obter dados pertinentes dos transportadores sobre os custos e as características das operações, suscetíveis de serem utilizados na avaliação dos impactos (enquanto parte do cenário de base), bem

---

<sup>11</sup> Ver <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

<sup>12</sup> BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE e UK.

como os seus pontos de vista e estimativas sobre os custos e as poupanças relativamente às medidas estratégicas em causa. 80 empresas responderam ao inquérito aos transportadores de mercadorias.

- Entrevistas telefónicas às partes interessadas (31 entrevistas a empresas de transporte nacionais e internacionais, às respetivas associações e às autoridades nacionais) a fim de obter uma visão mais pormenorizada dos pareceres das partes interessadas sobre as diferentes medidas em causa, obter dados ou estimativas de custos e pontos de vista sobre as eventuais dificuldades que possam surgir em relação às diferentes medidas.
- No decurso da avaliação *ex post* e da avaliação de impacto desta iniciativa, foram organizados seminários e reuniões das partes interessadas, bem como outros eventos, que contaram com a participação dos parceiros sociais, tendo a Comissão participado igualmente em várias iniciativas organizadas pelos parceiros sociais.

As informações coligidas durante o processo de consulta corroboraram a existência dos principais problemas identificados durante a fase de avaliação, bem como a pertinência dos objetivos principais da intervenção.

No que diz respeito a eventuais medidas políticas identificadas durante a consulta, verificou-se um forte apoio às medidas destinadas a reforçar a aplicação coerciva.

As alterações às restrições à cabotagem suscitaram reações contraditórias, tendo alguns grupos de partes interessadas manifestado o seu apoio e outros exprimido a sua relutância. Os Estados-Membros com salários elevados, secundados pelos sindicatos, tendem a favorecer regras mais estritas em matéria de cabotagem, enquanto os Estados-Membros com salários inferiores, apoiados pela maioria das associações de transportadores de mercadorias, tendem a favorecer uma maior liberalização das regras sobre a cabotagem.

Houve uma reação positiva em relação à ideia de adotar medidas destinadas a reforçar os critérios subjacentes à exigência de um estabelecimento estável. Muitas partes interessadas manifestaram a opinião de que tal era necessário para garantir que só os casos de atividade real no Estado-Membro de estabelecimento sejam elegíveis no âmbito das regras correspondentes.

A inclusão dos VCL no âmbito de aplicação dos regulamentos foi igualmente encarada como uma medida positiva pela maioria das partes interessadas consultadas.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Um contratante externo contribuiu para a realização do relatório de avaliação *ex post* e de um estudo de acompanhamento relativo à avaliação de impacto,<sup>13</sup> que foram concluídos em abril de 2017.

- **Avaliação de impacto**

A proposta é acompanhada por uma avaliação de impacto, que recebeu um parecer positivo com reservas do Comité de Controlo da Regulamentação. Tal como descrito em pormenor no anexo 1 do relatório de avaliação de impacto, as reservas emitidas foram resolvidas, explicitando mais pormenorizadamente a amplitude dos problemas identificados e a natureza REFIT da iniciativa, melhorando a estrutura lógica das diversas opções estratégicas e descrevendo melhor as interações entre a presente proposta e a iniciativa relativa à legislação social no setor do transporte rodoviário.

---

<sup>13</sup>Ver nota de rodapé 10.

Foram considerados quatro pacotes, que refletem um nível crescente de intervenção regulamentar e implicam um nível igualmente crescente de impactos esperados. O primeiro pacote de medidas incidia sobre a clarificação do quadro jurídico. O segundo centrava-se no reforço da aplicação da lei. O terceiro pacote de medidas visava alterações substanciais nas regras, em especial em matéria de cabotagem e de estabelecimento, para além das medidas abrangidas pelos dois primeiros pacotes de medidas. O quarto pacote de políticas implicava um alargamento do âmbito de aplicação dos regulamentos aos VCL.

A opção privilegiada consiste numa combinação do terceiro pacote de medidas, prevendo alterações às regras relativas à cabotagem e às disposições em matéria de estabelecimento, e um alargamento parcial do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 aos VCL.

Trata-se, na globalidade, da opção mais eficaz, estimando-se que iria gerar poupanças para as empresas da ordem de 2,7 a 5,2 mil milhões de EUR na EU-28, para o período compreendido entre 2020 e 2035. Prevê-se que irá reduzir as violações das regras relativas à cabotagem até um máximo de 62 % e reduzir o risco de formação de empresas «de fachada» em cerca de 10 %, o que deverá ter um impacto positivo sobre as condições de trabalho. Deverá igualmente conduzir a uma maior profissionalização dos operadores de VCL. A opção preferida irá, no entanto, desencadear um acréscimo dos custos de implementação e aplicação coerciva para as autoridades nacionais da ordem dos 65 a 166 milhões de EUR na EU-28 no período de 2020-2035. A aplicação parcial do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 aos VCL irá igualmente acarretar custos suplementares de cumprimento da legislação para as empresas, correspondendo a um aumento dos custos de exploração da ordem dos 4-10 %.

A proposta está em consonância com a opção privilegiada na avaliação de impacto.

- **Adequação e simplificação da legislação**

A proposta prossegue o objetivo REFIT de aumentar a eficácia e reduzir o ónus regulamentar para as empresas. Tal processar-se-á, sobretudo, através da aceitação obrigatória de documentos de transporte eletrónicos no âmbito do transporte internacional, pelas autoridades nacionais de aplicação, e graças a regras mais claras e mais harmonizadas em matéria de acesso à profissão. Embora os custos de aplicação para as autoridades públicas devam aumentar, esse aumento é substancialmente inferior às poupanças para as empresas, sendo, de qualquer modo, justificado pela melhoria das condições concorrenciais, com um menor número de infrações das regras relativas à cabotagem e de empresas «de fachada» e melhores condições de trabalho para os trabalhadores do setor dos transportes.

- **Direitos fundamentais**

A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios consagrados, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Nomeadamente, na medida em que prevê a inclusão de dados suplementares nos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário, que irão ser processados pelas autoridades nacionais, é conforme com o artigo 8.º da Carta, uma vez que esses dados são necessários para alcançar o objetivo de uma melhor aplicação transfronteiras da legislação nacional e das disposições dos regulamentos.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não terá implicações para o orçamento da União.

## 5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A informação sobre a prevalência de VCL no domínio dos transportes nacionais e internacionais de mercadorias por conta de outrem deve ser aprofundada. Por conseguinte, a estreita monitorização e recolha de dados é necessária para acompanhar as tendências do mercado a este respeito. Para o efeito, combinar-se-á a recolha de dados com a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros. Esse acompanhamento deve ter início imediatamente após a entrada em vigor dos regulamentos.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Os principais elementos da proposta são os seguintes:

### **Regulamento (CE) n.º 1071/2009**

#### *Artigo 1.º – Objeto e âmbito de aplicação*

O artigo 1.º, n.º 4, alínea a), na sua atual formulação, exclui os transportadores de mercadorias que operam exclusivamente com os VCL do âmbito de aplicação do regulamento, a menos que os Estados-Membros adotem disposições nesse sentido (cf. proémio). A fim de assegurar um nível mínimo de profissionalização do setor dos VCL através de normas comuns e de aproximar desta forma as condições de concorrência entre operadores, propõe-se a supressão desta disposição e a obrigatoriedade de determinadas regras igualmente para esta categoria de operadores.

Para o efeito, propõe-se o aditamento de um novo n.º 6, excluindo os transportadores de mercadorias que operam exclusivamente com os VCL apenas parcialmente - e não da totalidade - dos requisitos do regulamento. Os requisitos em matéria de gestor de transportes, idoneidade e competência profissional, bem como as obrigações relativas a esses requisitos, não são propostos a título vinculativo. Porém, tal como acontecia até à data, mantém-se a possibilidade de os Estados-Membros os aplicarem. Em contrapartida, propõe-se a aplicação das exigências relativas ao estabelecimento efetivo e estável e à capacidade financeira apropriada a esses transportadores de mercadorias em todos os Estados-Membros. A possibilidade de existirem divergências entre os Estados-Membros seria assim reduzida.

#### *Artigo 3.º – Requisitos para exercer a atividade de transportador rodoviário*

Propõe-se a supressão do n.º 2, que permite a imposição de condições adicionais sobre o acesso à profissão, para além dos quatro critérios estabelecidos no artigo 3.º, n.º 1. Esta possibilidade criou divergências no que respeita às condições de acesso à profissão. Assim, e visto que esta possibilidade não se revelou necessária à luz de necessidades imperativas, deveria ser abolida.

#### *Artigo 5.º – Condições relativas ao requisito de estabelecimento*

Propõe-se a clarificação dos termos do artigo 5.º, para garantir que as empresas estabelecidas num Estado-Membro têm uma atividade real e contínua nesse Estado-Membro. Concretamente, propõe-se o seguinte: na alínea a), seja aditada uma referência aos contratos comerciais e de trabalho, que devem portanto ser mantidos igualmente nas instalações situadas no Estado-Membro de estabelecimento; a alínea c) seja subdividida nas alíneas c) e d), a fim de destringir melhor as atividades comerciais e administrativas e as operações que envolvam veículos; seja aditada a alínea e) com vista a obrigar as empresas a deter ativos e a empregar pessoal no Estado-Membro de estabelecimento na proporção da atividade do estabelecimento.

### *Artigo 6.º – Condições relativas ao requisito de idoneidade*

No artigo 6.º, é proposta uma série de alterações para clarificar e continuar a harmonizar a avaliação da idoneidade e alargar a lista das infrações que podem levar à perda da idoneidade. Concretamente, propõe-se o seguinte:

O n.º 1 é alterado para melhor circunscrever as categorias de pessoas cujo comportamento deve ser tido em conta para efeitos de apreciação da idoneidade de uma empresa. É aditada uma subalínea vii) na alínea a) do terceiro parágrafo, para que as infrações graves às regras fiscais nacionais sejam tidas em conta na avaliação da idoneidade do gestor de transportes ou da empresa de transportes. São também aditadas duas subalíneas xi) e xii) na alínea b) do terceiro parágrafo, para que as infrações graves às regras da UE sobre o destacamento de trabalhadores e a legislação aplicável às obrigações contratuais sejam tidas em conta na avaliação da idoneidade do gestor de transportes ou da empresa de transportes. O artigo 6.º, n.º 2, é alterado para especificar mais pormenorizadamente o procedimento administrativo que deve ser seguido pela autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento da empresa de transporte ou do gestor de transportes que tenham cometido uma infração grave das regras nacionais ou da UE, a fim de determinar se a empresa de transporte ou o gestor de transportes em causa perdeu a idoneidade. Um novo n.º 2-A substitui o artigo 6.º, n.º 2, alínea b), especificando que a Comissão está habilitada a adotar atos delegados que estabeleçam infrações às regras da União suscetíveis de acarretar a perda de idoneidade, para além das referidas no Anexo IV. Neste contexto, propõe-se que sejam conferidos à Comissão poderes para definir o grau de gravidade das infrações igualmente em função do seu potencial para distorcer a concorrência (que diz respeito nomeadamente às regras relativas à cabotagem). As infrações suscetíveis de prejudicar as condições de trabalho devem, em virtude dos seus efeitos concorrenciais, ser tratadas da mesma forma<sup>14</sup>.

### *Artigo 7.º – Condições relativas ao requisito de capacidade financeira*

Propõe-se alterar o n.º 1 de forma a prever condições específicas, embora menos exigentes, a observar pelos transportadores de mercadorias que operam exclusivamente com os veículos comerciais ligeiros. No n.º 2, propõe-se clarificar os meios através dos quais as empresas podem demonstrar a sua capacidade financeira na ausência de contas anuais certificadas, a fim de permitir a avaliação da conformidade com este critério pelos agentes responsáveis pela aplicação da lei, em particular para as empresas recentemente constituídas que não tenham ainda contas certificadas.

### *Artigo 13.º – Procedimento de suspensão e de retirada das autorizações*

A proposta de alteração ao artigo 13.º, n.º 1, alínea c), clarifica a posição das autoridades competentes sempre que as empresas deixem de satisfazer o requisito de capacidade financeira. Dentro do prazo fixado, prevê-se que a empresa demonstre que esse requisito se encontra novamente preenchido (e não apenas que tal irá acontecer no futuro).

### *Artigo 14.º – Declaração de inaptidão do gestor de transportes*

Propõe-se especificar que, após ter perdido a idoneidade, um gestor de transportes não pode ser reabilitado pela autoridade competente antes de decorrido o prazo de um ano a partir da data da perda de idoneidade (cf. novo parágrafo aditado ao n.º 1). A intenção é evitar divergências importantes sobre este ponto entre os Estados-Membros.

---

<sup>14</sup> A possibilidade de a Comissão definir o grau de gravidade das infrações em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves subsiste.

### *Artigo 16.º – Registos eletrónicos nacionais*

No n.º 2, propõe-se o aditamento de elementos de informação que devem constar dos registos eletrónicos nacionais. Tal deveria permitir uma melhor execução das regras relativas ao acesso à profissão.

### *Artigo 18.º – Cooperação administrativa entre os Estados-Membros*

Propõe-se especificar mais pormenorizadamente os termos da cooperação entre os Estados-Membros. Propõe-se, nomeadamente, fixar um prazo máximo para os Estados-Membros responderem a pedidos fundamentados de outros Estados-Membros e a obrigação, para os Estados-Membros, de procederem a inspeções que incidam sobre a não-conformidade com os critérios em matéria de estabelecimento de empresas estabelecidas nos seus territórios, com base em elementos de prova fornecidos por outros Estados-Membros.

### *Artigo 26.º – Relatórios*

Propõe-se que se exija aos Estados-Membros que comuniquem à Comissão informações sobre as atividades dos transportadores de mercadorias que operam com os VCL no seu território (novo n.º 3). O n.º 4 na sua versão reformulada prevê que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho até ao final de 2024 sobre a presença de operadores de VCL nos transportes rodoviários nacionais e internacionais e que, nessa base, a Comissão reavalie a necessidade de propor medidas adicionais.

### *Anexo IV – Infrações de máxima gravidade na aceção do artigo 6.º, n.º 2, alínea a)*

O n.º 1, alínea b), é alterado de modo a torná-lo coerente com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, relativo à harmonização de legislação social específica no domínio dos transportes rodoviários<sup>15</sup>, e a eliminar a insegurança jurídica na sua aplicação.

### **Regulamento (CE) n.º 1072/2009**

#### *Artigo 1.º – Âmbito de aplicação*

No n.º 1, é aditado um novo parágrafo para clarificar que o transporte de contentores vazios ou paletes deve ser considerado como um transporte por conta de outrem apenas se estiver sujeito a um contrato de transporte entre um destinatário e um remetente.

#### *Artigo 2.º – Definições*

O ponto 6 é alterado para clarificar que uma operação de cabotagem pode envolver vários pontos de carga, vários pontos de entrega ou vários pontos de carga e de entrega.

#### *Artigo 8.º – Cabotagem – Princípio geral*

As alterações propostas são as seguintes:

No n.º 2 é suprimida a referência ao número máximo de operações de cabotagem que podem ser efetuadas num Estado-Membro de acolhimento na sequência de um transporte internacional e o número máximo de dias para a realização de tais operações de cabotagem é reduzido. Em conformidade com as conclusões da avaliação de impacto, estas alterações facilitam a aplicação das regras. No n.º 3, o requisito relativo à apresentação da prova de cada operação de cabotagem é suprimido, uma vez que se torna redundante com a alteração do n.º 2. Um n.º 4-A reformulado especifica que a prova de conformidade com as restrições de cabotagem deve ser apresentada durante o controlo na estrada e, eventualmente, através de meios eletrónicos, de modo a simplificar os procedimentos e a eliminar a incerteza jurídica no que respeita ao prazo para a apresentação dos elementos de prova.

---

<sup>15</sup> Ver nota de rodapé 5.

*Artigo 10.º – Procedimento de salvaguarda*

Propõe-se alterar o artigo 10.º, n.º 3, para atualizar a referência ao procedimento de comitologia pertinente, na sequência da proposta de supressão do artigo 15.º.

*Artigo 10.º-A – Cabotagem – sistemas de controlo*

É aditado o artigo 10.º-A que requer que os Estados-Membros procedam a um número mínimo de controlos de conformidade com as disposições em matéria de cabotagem (ou seja, 2 % das operações de cabotagem a partir de 1 de janeiro de 2020 e 3 % a partir de 1 de janeiro de 2022). Além disso, estabelece a exigência para os Estados-Membros de realizarem um número mínimo de controlos concertados na estrada por ano (3) tendo por objeto as disposições do regulamento relativas à cabotagem.

*Artigo 14.º-A — Responsabilidade*

Propõe-se especificar que devem ser aplicadas sanções aos expedidores ou transitários que comissionem deliberadamente serviços de transporte que impliquem infrações às disposições do regulamento.

*Artigo 7.º – Relatórios*

Propõe-se a alteração dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, de forma a especificar a data em que os Estados-Membros são obrigados a comunicar à Comissão o número de licenças comunitárias, cópias autenticadas e certificados de motorista emitidos no ano civil anterior, ou seja, até 31 de janeiro do ano seguinte. O n.º 3 com a nova redação que lhe foi dada exige que os Estados-Membros apresentem relatórios à Comissão sobre o número de controlos de cabotagem efetuados durante o ano anterior.

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>16</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>17</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A experiência adquirida com a aplicação dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009<sup>18</sup> e (CE) n.º 1072/2009<sup>19</sup> revelou que existe margem para melhorias em relação às regras previstas nesses regulamentos sob vários aspetos.
- (2) Até à data, e salvo disposição em contrário da legislação nacional, as regras relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário não se aplicavam às empresas que exercem a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos que não ultrapassem esses limites. O número destas empresas, envolvidas em operações de transporte nacional e internacional, tem vindo a aumentar. Em resultado disso, vários Estados-Membros decidiram aplicar as regras em matéria de acesso à atividade de transportador rodoviário, previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 para essas empresas. A fim de assegurar um nível mínimo de profissionalização para o setor com veículos de massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas graças à aplicação de regras comuns, harmonizando assim as condições de concorrência entre todos os operadores, esta disposição deve ser suprimida, ao passo que os requisitos relativos ao

---

<sup>16</sup> JO C , , p. .

<sup>17</sup> JO C , , p. .

<sup>18</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

<sup>19</sup> Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

estabelecimento efetivo e estável e à capacidade financeira apropriada devem passar a ter carácter vinculativo.

- (3) Atualmente, os Estados-Membros têm o direito de impor requisitos adicionais ao acesso à atividade de transportador rodoviário, para além dos especificados no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A necessidade dessa possibilidade para satisfazer os imperativos não ficou demonstrada e a mesma suscitou disparidades de acesso. É, pois, adequado suprimi-la.
- (4) É necessário garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro têm uma presença efetiva e estável nesse Estado-Membro, exercendo nele as suas atividades. Por conseguinte, e à luz da experiência, é necessário clarificar as disposições relativas à existência de um estabelecimento efetivo e estável.
- (5) Uma vez que o acesso à profissão depende da idoneidade da empresa em causa, há que esclarecer quais as pessoas cuja conduta deve ser tida em conta, os procedimentos administrativos que devem ser seguidos e o período de espera que antecede a reabilitação de um gestor de transportes que perdeu a idoneidade.
- (6) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições para uma concorrência leal no mercado dos transportes rodoviários, as infrações graves das regras fiscais nacionais devem ser aditadas aos artigos relevantes em matéria de avaliação da idoneidade.
- (7) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário de mercadorias, bem como a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União sobre o destacamento de trabalhadores ou à legislação aplicável às obrigações contratuais devem ser contempladas nos elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.
- (8) Dada a importância da concorrência leal no mercado, as infrações às regras da União relevantes sobre esta matéria devem ser tidas em conta na avaliação da idoneidade dos gestores de transportes e das empresas de transporte. A atribuição de poderes à Comissão para definir o grau de gravidade das infrações relevantes deve, pois, ser clarificada em conformidade.
- (9) As autoridades nacionais competentes tiveram dificuldade em identificar os documentos que podem ser apresentados pelas empresas de transporte para demonstrar a sua capacidade financeira, em especial, na ausência de contas anuais certificadas. As regras relativas aos elementos de prova exigidos para comprovar a capacidade financeira devem ser clarificadas.
- (10) As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou de combinações de veículos que não excedam esse limite devem ter um nível mínimo de capacidade financeira, a fim de garantir que dispõem dos meios necessários para efetuar as operações de forma estável e duradoura. No entanto, uma vez que as operações em causa são geralmente de dimensão limitada, os requisitos correlatos devem ser menos exigentes do que as aplicáveis aos operadores que utilizem veículos ou conjuntos de veículos acima desse limite.
- (11) As informações sobre os transportadores incluídos nos registos eletrónicos nacionais devem ser tão completas quanto possível para permitir que as autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento das regras pertinentes possam dispor de uma visão adequada dos operadores que sejam objeto de inquérito. Em particular, a

informação sobre o número de matrícula dos veículos à disposição dos operadores, o número de trabalhadores contratados, a notação de risco, bem como a informação financeira, deverão facilitar a execução das disposições dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 a nível nacional e transfronteiras. As regras sobre o registo eletrónico nacional devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.

- (12) A definição de infração de máxima gravidade, se o tempo diário de condução for excedido, tal como previsto no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, não é compatível com as atuais disposições pertinentes estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>20</sup>. A incoerência leva à incerteza, a práticas divergentes entre as autoridades nacionais e a dificuldades subsequentes na aplicação das regras em questão. Essa definição deve, por conseguinte, ser clarificada, a fim de assegurar a coerência entre ambos os regulamentos.
- (13) As regras relativas aos transportes nacionais efetuados a título temporário por transportadores de mercadorias não residentes num Estado-Membro de acolhimento («cabotagem») devem ser claras, simples e de fácil aplicação, mantendo-se, ao mesmo tempo, em geral, o nível de liberalização alcançado até à data.
- (14) Para o efeito, e a fim de facilitar o controlo e eliminar a incerteza, a limitação do número de operações de cabotagem na sequência de um transporte internacional deverá ser suprimida, embora o número de dias disponíveis para essas operações deva ser reduzido.
- (15) Os meios através dos quais os transportadores rodoviários podem provar a conformidade com as regras das operações de cabotagem devem ser clarificados. A utilização e a transmissão de informação eletrónica sobre o transporte devem ser reconhecidas enquanto meios comprovativos legítimos, o que irá simplificar a prestação de elementos de prova relevantes e o seu tratamento pelas autoridades competentes. O formato utilizado para esse efeito deve garantir a fiabilidade e a autenticidade. Tendo em conta a utilização crescente do intercâmbio eletrónico eficiente de informações nos transportes e na logística, é importante assegurar a coerência nos quadros regulamentares e nas disposições relativas à simplificação dos procedimentos administrativos.
- (16) As empresas de transportes são os destinatários das regras em matéria de transportes internacionais e, como tal, estão sujeitas às consequências de eventuais infrações cometidas. No entanto, a fim de evitar abusos por parte de empresas que contratam serviços de transporte prestados por transportadores rodoviários de mercadorias, os Estados-Membros devem igualmente prever sanções para os expedidores e os transitários que, com conhecimento de causa, comissionem serviços de transporte que impliquem infrações às disposições do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.
- (17) Na medida em que o presente regulamento introduz um certo grau de harmonização em domínios ainda não harmonizados pelo direito da União, em especial no que respeita ao transporte com veículos comerciais ligeiros e às práticas de execução da lei, os seus objetivos, a saber, aproximar as condições de concorrência e melhorar a execução da lei, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, podendo, todavia, em virtude da natureza dos objetivos prosseguidos, combinada com a natureza transfronteiras do transporte rodoviário, ser mais bem alcançados a nível da

---

<sup>20</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1)

União. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os seus objetivos.

- (18) A fim de ter em conta a evolução do mercado e o progresso técnico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para alterar os Anexos I, II e III do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, completá-lo mediante a elaboração de uma lista das categorias, tipos e graus de gravidade das infrações graves que, para além das previstas no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, possam acarretar a perda de idoneidade e alterar os Anexos I, II e III do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016<sup>21</sup>. Em especial, para assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (19) Por conseguinte, é conveniente alterar o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### *Artigo 1.º*

O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 é alterado do seguinte modo:

- (1) O artigo 1.º é alterado da seguinte forma:
- (a) o n.º 4 é alterado do seguinte modo:
- i) é suprimida a alínea a);
- ii) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) Às empresas que efetuem exclusivamente serviços de transporte rodoviário de passageiros com fins não comerciais, ou cuja atividade principal não seja a de transportador rodoviário de passageiros.
- Entende-se por transporte exclusivamente para fins não comerciais qualquer transporte rodoviário que não dê azo a remuneração ou a qualquer forma de rendimento, tal como acontece com o transporte de pessoas para fins caritativos ou para uso estritamente privado»;
- (b) é aditado o seguinte n.º 6:
- «6. O artigo 3.º, n.º 1, alíneas b) e d), e os artigos 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 14.º, 19.º e 21.º não são aplicáveis às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou

<sup>21</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas.

Porém, os Estados-Membros podem:

- (a) exigir que as referidas empresas apliquem parcial ou totalmente as disposições a que se refere o primeiro parágrafo;
- (b) reduzir o limite referido no primeiro parágrafo para a totalidade ou parte das categorias de transportes rodoviários.»;

(2) No artigo 3.º, é suprimido o n.º 2;

(3) O artigo 5.º é alterado da seguinte forma:

(a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Dispor de um estabelecimento com instalações onde conserva os principais documentos da empresa, nomeadamente os contratos comerciais, os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal, os contratos de trabalho, os documentos que contenham dados relativos aos tempos de condução e repouso, e qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento;»;

(b) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Efetuar efetiva e permanentemente as suas atividades administrativas e comerciais, com os equipamentos e serviços administrativos adequados, em instalações situadas no território desse Estado-Membro;»;

(c) É aditada a seguinte alínea d):

«d) Gerir as operações de transporte realizadas com os veículos referidos na alínea b), com os equipamentos técnicos adequados situados no território desse Estado-Membro;»;

(d) É aditada a seguinte alínea e):

«e) Deter ativos e empregar pessoal proporcional à atividade do estabelecimento.»;

(4) O artigo 6.º é alterado da seguinte forma:

(a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Para determinarem se uma empresa preenche esse requisito, os Estados-Membros devem ter em conta a conduta da empresa, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos, dos sócios comanditados em caso de sociedades, de outros representantes legais e de quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-Membro indique. Todas as referências no presente artigo a condenações, sanções ou infrações incluem as condenações, sanções ou infrações da própria empresa, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos, dos sócios comanditados em caso de sociedades, de outros representantes legais e de quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-Membro indique.»;

ii) na alínea a) do terceiro parágrafo, é aditada a seguinte subalínea vii):

«vii) direito fiscal.»;

iii) na alínea b) do terceiro parágrafo, são aditadas as seguintes subalíneas xi) e xii):

«xi) destacamento de trabalhadores;

xii) legislação aplicável às obrigações contratuais.»;

(b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Para efeitos da alínea b) do terceiro parágrafo do n.º 1, quando o gestor de transportes ou a empresa de transportes tiver sido objeto de condenação penal grave ou de sanção em um ou mais Estados-Membros por uma das infrações muito graves às regras da União enumeradas no anexo IV, a autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento deve efetuar, atempada e oportunamente, uma inspeção administrativa que deverá incluir, se necessário, uma inspeção no local das instalações da empresa em questão.

Durante a inspeção administrativa, o gestor de transportes ou outros representantes legais da empresa de transporte, consoante o caso, podem apresentar os seus argumentos e explicações.

Durante a inspeção administrativa, a autoridade competente deve determinar se, em virtude de circunstâncias específicas, a perda da idoneidade constituiria uma resposta desproporcionada nesse caso específico. No âmbito da avaliação, a autoridade competente deve ter em conta o número de infrações graves às regras nacionais e da União, tal como referido no n.º 1, terceiro parágrafo, bem como o número de infrações de máxima gravidade às regras da União, tal como estabelecido no anexo IV, pelas quais o gestor de transportes, ou a empresa de transportes, foi condenado ou sujeito a sanções. Qualquer conclusão desse teor deve ser devidamente fundamentada e justificada.

Se a autoridade competente considerar que a perda da idoneidade constitui uma resposta desproporcionada, pode decidir que a idoneidade não foi afetada. Os motivos para essa decisão devem ser lavrados no registo nacional. O número dessas decisões deve ser indicado no relatório a que se refere o n.º 1 do artigo 26.º.

Se a autoridade competente não considerar que a perda da idoneidade é desproporcionada, a condenação ou a sanção acarretam a perda da idoneidade;»;

(c) É inserido o seguinte n.º 2-A:

«2-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º que estabeleçam uma lista das categorias, tipos e graus de gravidade das infrações graves às regras da União, tal como referido na alínea b) do terceiro parágrafo do n.º 1, que, para além das referidas no anexo IV, podem acarretar a perda da idoneidade. Ao definirem as prioridades para os controlos efetuados ao abrigo do n.º 1 do artigo 12.º, os Estados-Membros devem ter em conta as informações sobre essas infrações, incluindo informações provenientes de outros Estados-Membros.

Para esse efeito, a Comissão:

a) Estabelece as categorias e os tipos de infrações mais frequentes,

- b) Define o grau de gravidade das infrações em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves e distorcer a concorrência no mercado dos transportes rodoviários, afetando nomeadamente a condições de trabalho dos trabalhadores do setor dos transportes;
- c) Indica o limiar de frequência acima do qual as infrações repetidas são consideradas muito graves, tendo em conta o número de motoristas utilizados nas atividades de transporte dirigidas pelo gestor de transportes.»;
- (5) O artigo 7.º é alterado da seguinte forma:
- (a) No n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c), a empresa deve, de forma permanente, poder cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. A empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe anualmente de um capital social num total de pelo menos 9 000 EUR, no caso de ser utilizado um único veículo, e de 5 000 EUR por cada veículo adicional utilizado. As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas devem demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que, todos os anos, têm à sua disposição um capital social num montante total de, pelo menos, 1 800 EUR, quando é utilizado um único veículo, e 900 EUR por cada veículo adicional utilizado.»;
- (b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Em derrogação do n.º 1, na ausência de contas anuais certificadas, a autoridade competente deve aceitar que uma empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração, como, por exemplo, uma garantia bancária, de um documento emitido por uma instituição financeira que estabeleça o acesso ao crédito em nome da empresa, ou por outro documento vinculativo que prove que a empresa tem à sua disposição os montantes especificados no primeiro parágrafo do n.º 1.».
- (6) No artigo 8.º, o n.º 9 passa a ter a seguinte redação:
- «9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º a fim de alterar os anexos I, II e III de modo a adaptá-los à evolução do mercado e ao progresso técnico.»;
- (7) No artigo 11.º, n.º 4, é suprimido o terceiro parágrafo;
- (8) No artigo 12.º, n.º 2, é suprimido o segundo parágrafo;
- (9) No artigo 13.º, a alínea c) do n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «c) Um prazo máximo de seis meses, se o requisito de capacidade financeira não estiver preenchido, para a empresa demonstrar que esse requisito passará a estar novamente preenchido numa base permanente.»;
- (10) Ao artigo 14.º, n.º 1, é aditado um segundo parágrafo, com a seguinte redação:

«A autoridade competente não deve reabilitar o gestor de transportes antes do prazo de um ano, a contar da data de perda da idoneidade.»;

(11) O artigo 16.º é alterado da seguinte forma:

(a) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

i) São aditadas as seguintes alíneas g), h), i) e j):

«g) O número de matrícula dos veículos à disposição da empresa nos termos do artigo 5.º, alínea b);

h) O número de trabalhadores;

i) O total dos ativos e passivos, do capital social e do volume de negócios durante os últimos dois anos;

j) A classificação do risco da empresa nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE.»;

ii) O segundo, terceiro e quarto parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Os Estados-Membros podem optar por manter os dados referidos nas alíneas e) a j) do primeiro parágrafo em registos separados. Nesse caso, os dados relevantes devem ser disponibilizados a pedido ou ser diretamente acessíveis a todas as autoridades competentes do Estado-Membro em questão. As informações solicitadas devem ser fornecidas no prazo de cinco dias úteis a contar da data de receção do pedido. Os dados referidos nas alíneas a) a d) do primeiro parágrafo devem ser acessíveis ao público, em conformidade com as disposições relevantes em matéria de proteção de dados pessoais.

Em todo o caso, os dados referidos nas alíneas e) a j) do primeiro parágrafo só devem ser acessíveis a autoridades distintas das autoridades competentes devidamente autorizadas a fiscalizar o setor do transporte rodoviário e a aplicar sanções, e se os respetivos funcionários estiverem ajuramentados ou sob outra obrigação formal de sigilo.»;

(b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir a atualidade e exatidão dos dados contidos no registo nacional eletrónico.»;

(c) O n.º 7 é suprimido.

(12) O artigo 18.º passa a ter a seguinte redação:

### «Artigo 18.º

#### **Cooperação administrativa entre Estados-Membros**

1. Os Estados-Membros designam um ponto de contacto nacional encarregado do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros sobre a aplicação do presente regulamento. Os Estados-Membros comunicam à Comissão as denominações e endereços dos pontos de contacto nacionais até 31 de dezembro de 2018. A Comissão elabora uma lista de todos os pontos de contacto e transmite-a aos Estados-Membros. Os Estados-Membros notificam imediatamente à Comissão quaisquer alterações aos pontos de contacto.

2. Um Estado-Membro que receba de outro Estado-Membro uma notificação de uma infração grave que tenha dado origem a uma condenação ou sanção ao

longo dos dois últimos anos deve inscrever essa infração no seu registo eletrónico nacional.

3. Os Estados-Membros devem responder aos pedidos de informação por parte de todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros e, quando necessário, efetuar verificações, inspeções e inquéritos relativos à conformidade com o requisito estabelecido no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), por parte dos transportadores rodoviários estabelecidos no seu território. Os pedidos de informações apresentados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros devem ser fundamentados. Para este efeito, os pedidos devem incluir indicações credíveis de uma eventual violação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a).

4. Se o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não está suficientemente fundamentado, deve notificar o Estado-Membro requerente em conformidade no prazo de dez dias úteis. O Estado-Membro requerente deve fundamentar o seu pedido. Se tal não for possível, o pedido pode ser rejeitado pelo Estado-Membro.

5. No caso de ser difícil ou impossível satisfazer um pedido de informação ou efetuar verificações, inspeções e investigações, o Estado-Membro em causa deve informar o Estado-Membro requerente em conformidade no prazo de dez dias úteis, apresentando-se as razões pertinentes. Os Estados-Membros em causa devem discutir entre si, com vista a encontrar uma solução para as dificuldades levantadas.

6. Em resposta aos pedidos previstos no n.º 3, os Estados-Membros devem fornecer as informações solicitadas e efetuar as necessárias verificações, inspeções e inquéritos no prazo de vinte e cinco dias úteis a contar da data de receção do pedido, a menos que tenham informado o Estado-Membro requerente de que o pedido não está suficientemente fundamentado, ou da impossibilidade ou das dificuldades, nos termos do n.º 4 e do n.º 5.

7. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações que lhes foram transmitidas em conformidade com o presente artigo são exclusivamente utilizadas para o fim ou os fins para que foram solicitadas.

8. A cooperação e assistência administrativa recíprocas são prestadas gratuitamente.

9. Um pedido de informação não impede as autoridades competentes de adotar medidas em conformidade com a legislação nacional e da União no sentido de investigar e prevenir alegadas violações do presente regulamento.»;

(13) É suprimido o artigo 24.º;

(14) É inserido o seguinte artigo 24.º-A:

«Artigo 24.º-A

#### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 9, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento (alterado)].

3. A delegação de poderes referida no artigo 6.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 9, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016\*.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º, n.º 2, e do artigo 8.º, n.º 9, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

\* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

(15) No artigo 25.º, é suprimido o n.º 3;

(16) No artigo 26.º são aditados os seguintes n.ºs 3, 4 e 5:

«3. Todos os anos, os Estados-Membros devem elaborar um relatório sobre a utilização de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas no seu território e enviá-lo à Comissão, o mais tardar em 30 de junho do ano seguinte ao final do período de apresentação de relatórios. Esse relatório deve incluir:

a) O número de autorizações concedidas a operadores que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas;

b) O número de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas registados no Estado-Membro, por ano civil;

c) O número total de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas matriculados no Estado-Membro a partir de 31 de dezembro de cada ano;

d) A parte estimada de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas no total das atividades de

transporte rodoviário de todos os veículos matriculados num Estado-Membro, discriminada por programas nacionais, internacionais e operações de cabotagem.

4. Com base nas informações recolhidas pela Comissão nos termos do n.º 3, e de outros elementos, a Comissão deve, o mais tardar em 31 de dezembro de 2024, apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a evolução do número total de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas que efetuam operações de transporte rodoviário nacional e internacional. Com base neste relatório, deve reavaliar se é necessário propor medidas suplementares.

5. Todos os anos, os Estados-Membros apresentam um relatório à Comissão sobre os pedidos apresentados ao abrigo do artigo 18.º, n.º 3, e n.º 4, sobre as respostas recebidas de outros Estados-Membros e sobre as medidas que foram adotadas com base nas informações prestadas.»;

(17) No anexo IV, ponto 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Exceder, em 50 % ou mais, os tempos máximos de condução diária durante um período de trabalho diário.»;

#### *Artigo 2.º*

O Regulamento (CE) n.º 1072/2009 é alterado do seguinte modo:

(1) Ao n.º 1 do artigo 1.º é aditado o seguinte parágrafo:

«O transporte de contentores vazios ou paletes é considerado como transporte de mercadorias por conta de outrem, sempre que for realizado no âmbito de um contrato de transporte.»;

(2) O artigo 2.º é alterado da seguinte forma:

(a) o n.º 6 é substituído pelo seguinte:

«6. Operações de cabotagem: transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento, que envolvam o transporte desde a recolha dos produtos num ou vários pontos de embarque até à sua entrega num ou vários pontos de entrega, tal como especificado na guia de remessa;»;

(3) O artigo 4.º é alterado da seguinte forma:

(a) no n.º 2, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-B, a fim de alterar o presente regulamento para adaptar o período máximo de validade da licença comunitária em função da evolução do mercado.»;

(b) No n.º 4, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-B a fim de alterar os anexos I e II de modo a adaptá-los ao progresso técnico.»;

(4) No artigo 5.º, o n.º 4 é substituído pelo seguinte:

«4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-Ba fim de alterar o anexo III de modo a adaptá-lo ao progresso técnico.»;

(5) O artigo 8.º é alterado da seguinte forma:

(a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Após a entrega das mercadorias transportadas no decurso de um transporte internacional proveniente de um Estado-Membro ou de um país terceiro para um Estado-Membro de acolhimento, os transportadores de mercadorias referidos no n.º 1 ficam autorizados a efetuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos a motor, com o respetivo veículo a motor, operações de cabotagem no território do Estado-Membro de acolhimento ou em Estados-Membros contíguos. A última operação de descarga no quadro de uma operação de cabotagem deve ter lugar no prazo de 5 dias a contar da última operação de descarga realizada no Estado-Membro de acolhimento no quadro do transporte internacional com destino a este último.»;

(b) No n.º 3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efetuados no Estado-Membro de acolhimento por um transportador de mercadorias não residente só são considerados conformes com o presente regulamento se o referido transportador puder apresentar provas claras da realização do transporte internacional com destino a este último.»;

(c) é aditado o n.º 4-A seguinte:

«4-A. Os elementos de prova referidos no n.º 3 devem ser apresentados ou transmitidos ao agente de inspeção autorizado do Estado-Membro de acolhimento mediante pedido e durante o controlo de estrada. Podem ser apresentados ou transmitidos eletronicamente, mediante a utilização de um formato estruturado passível de revisão que possa ser usado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, como o eCMR.\* Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que possa apresentar os elementos de prova referidos no n.º 3.

---

\* Guia de remessa eletrónica nos termos da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada.»;

(6) No artigo 10.º, n.º 3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão analisa a situação com base, nomeadamente, nos dados pertinentes e, após consulta do comité instituído nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, \*\* decide, no prazo de um mês a contar da receção do pedido do Estado-Membro, se devem ou não ser tomadas medidas de salvaguarda, procedendo, em caso afirmativo, à sua aprovação.

---

\*\* Regulamento (CE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho

relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»

(7) É inserido o seguinte artigo 10.º-A:

«*Artigo 10.º-A*

**Controlos**

1. Cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, a partir de 1 de janeiro de 2020, em cada ano civil, pelo menos, 2 % de todas as operações de cabotagem efetuadas no seu território sejam objeto de controlo. Essa percentagem deve ser aumentada para, pelo menos, 3 % a partir de 1 de janeiro de 2022. A base para o cálculo da percentagem é a totalidade das atividades de cabotagem no Estado-Membro em termos de toneladas-quilómetro para o ano  $t-2$ , tal como comunicado pelo Eurostat.

2. Os Estados-Membros devem visar as empresas classificadas como apresentando maior risco de infringir as disposições do presente capítulo que lhes são aplicáveis. Para esse efeito, os Estados-Membros devem, no âmbito do sistema de classificação dos riscos por eles criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho \*\*\* e prorrogado, em conformidade com o artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho,\*\*\*\* tratar o risco de tais infrações como um risco por direito próprio.

3. Os Estados-Membros devem, pelo menos três vezes por ano, efetuar ações concertadas de controlo na estrada visando transportes de cabotagem. Esses controlos devem ser efetuados simultaneamente pelas autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação no domínio do transporte rodoviário de dois ou mais Estados-Membros, operando nos respetivos territórios. Após os controlos concertados na estrada, os pontos de contacto nacionais designados em conformidade com o disposto no artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho\*\*\*\* devem proceder ao intercâmbio de informações sobre o número e o tipo de infrações detetadas.

---

\*\*\* Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

\*\*\*\* Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).»;

(8) São inseridos os seguintes artigos 14.º-A e 14.º-B:

«*Artigo 14.º-A*

**Responsabilidade civil**

Os Estados-Membros devem prever sanções contra os expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento do

disposto nos Capítulos II e III, se com conhecimento de causa procederem à comissão dos serviços de transporte que impliquem uma violação das disposições do presente regulamento.

#### *Artigo 14.º-B*

#### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 5.º, n.º 4, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento (alterado)].

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 5.º, n.º 4, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016.\*\*\*\*\*

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 4.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 5.º, n.º 4, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

\*\*\*\*\*JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

(9) É suprimido o artigo 15.º;

(10) O artigo 17.º passa a ter a seguinte redação:

#### *«Artigo 17.º*

#### **Apresentação de relatórios**

1. O mais tardar até 31 de janeiro de cada ano, os Estados-Membros informarão a Comissão do número de transportadores de mercadorias titulares de uma licença comunitária em 31 de dezembro do ano anterior e do número de cópias autenticadas correspondentes aos veículos em circulação na mesma data.

2. O mais tardar até 31 de janeiro de cada ano, os Estados-Membros comunicam à Comissão o número de certificados de motorista emitidos no ano civil anterior, bem como o número total de certificados de motorista a partir de 31 de dezembro do ano civil anterior.

3. Até 31 de janeiro de cada ano, o mais tardar, os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre o número de controlos de cabotagem efetuados no ano civil anterior nos termos do artigo 10.º-A. Esta informação deve incluir o número de veículos controlados e o número de toneladas-quilómetro verificadas.».

### *Artigo 3.º*

#### **Revisão**

A Comissão deve avaliar a execução do presente regulamento, nomeadamente em relação ao impacto do artigo 2.º, que altera o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, até [3 anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento], e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua aplicação. O relatório da Comissão deve ser acompanhado, se adequado, de uma proposta legislativa.

Na sequência do relatório a que se refere o n.º 1, a Comissão deve proceder regularmente à avaliação do presente regulamento e apresentar os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Se for caso disso, os relatórios a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem ser acompanhados de propostas adequadas.

### *Artigo 4.º*

#### **Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de [xx].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*