

REGULAMENTO (UE) 2020/1055 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 15 de julho de 2020
que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista
à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários

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 ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A experiência adquirida com a aplicação dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 ⁽⁴⁾ e (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾ revelou que existia margem para aperfeiçoamento em relação às regras previstas nesses regulamentos sob vários aspetos.
- (2) Até à data, e salvo disposição em contrário do direito nacional, as regras relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário não se aplicavam às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com peso em carga admissível não superior a 3,5 toneladas ou conjuntos de veículos que não ultrapassem esses limites. Tem vindo a aumentar o número das empresas que efetuam operações de transporte tanto nacionais como internacionais. Em resultado disso, vários Estados-Membros decidiram aplicar a essas empresas as regras em matéria de acesso à atividade de transportador rodoviário previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Esse regulamento deverá ser alterado a fim de evitar lacunas e de assegurar um nível mínimo de profissionalização no setor, em que se usam veículos exclusivamente destinados ao transporte de mercadorias e com um peso em carga admissível não superior a 3,5 toneladas, graças à aplicação de regras comuns, e assim harmonizar as condições de concorrência entre todos os transportadores rodoviários. O cumprimento dos requisitos relativos ao acesso à profissão deverá passar a ser obrigatório para os transportadores rodoviários que utilizem veículos a motor ou conjuntos de veículos exclusivamente destinados ao transporte de mercadorias que efetuem transporte internacional e tenham um peso em carga admissível que exceda 2,5 toneladas, mas que não exceda 3,5 toneladas.
- (3) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, certas atividades de transporte internacional rodoviário de mercadorias são dispensadas de licença comunitária para poderem entrar no mercado europeu do transporte rodoviário de mercadorias. No âmbito da organização desse mercado, as empresas de transporte rodoviário de mercadorias que transportem mercadorias em veículos a motor ou conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 2,5 toneladas deverão ser dispensadas da licença comunitária ou de outra autorização de transporte.
- (4) Embora os veículos cujo peso em carga admissível seja inferior a determinado limiar estejam excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, este dá aos Estados-Membros a possibilidade de aplicar uma parte ou a totalidade das suas disposições a esses veículos.
- (5) Atualmente, os Estados-Membros têm o direito de impor ao acesso à atividade de transportador rodoviário outros requisitos, para além dos especificados no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Não ficou demonstrado que, para satisfazer necessidades imperativas, fosse necessária tal possibilidade, tendo esta causado mesmo disparidades de acesso. É, pois, adequado suprimi-la.

⁽¹⁾ JO C 197 de 8.6.2018, p. 38.

⁽²⁾ JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 7 de abril de 2020 (JO C 153 de 7.5.2020, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 9 de julho de 2020 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 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).

- (6) A fim de combater o fenómeno das chamadas «empresas de fachada» e de assegurar uma concorrência leal e condições de concorrência equitativas no mercado interno, é necessário garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro nele tenham uma presença efetiva e permanente e exerçam as suas atividades de transporte a partir do seu território. Por conseguinte, e à luz da experiência adquirida, é necessário clarificar e reforçar as disposições relativas à existência de um estabelecimento efetivo e estável, evitando, simultaneamente, a imposição de encargos administrativos desproporcionados.
- (7) A presença efetiva e permanente no Estado-Membro de estabelecimento deverá, em especial, obrigar a que a empresa realize as operações de transporte com os equipamentos técnicos adequados localizados no território desse Estado-Membro.
- (8) O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 obriga as empresas a efetuarem efetiva e permanentemente as suas operações com os equipamentos técnicos e serviços técnicos adequados num centro de exploração localizado no Estado-Membro de estabelecimento, e permite que sejam impostos requisitos suplementares a nível nacional, sendo o mais comum dispor de lugares de estacionamento no Estado-Membro de estabelecimento. Contudo, tais requisitos, aplicados de forma desigual, não têm sido suficientes para assegurar um vínculo genuíno a esse Estado-Membro que permita combater eficazmente as empresas de fachada e reduzir o risco de cabotagem sistemática e de atividade de condutores nómadas organizados a partir de uma empresa à qual os veículos não regressam. Considerando que, de modo a garantir que o mercado interno no domínio do transporte funcione devidamente, podem ser necessárias regras específicas em matéria de direito de estabelecimento e de prestação de serviços, é adequado proceder a uma maior harmonização dos requisitos de estabelecimento e tornar mais rigorosos os requisitos relacionados com a presença dos veículos utilizados pelo transportador no Estado-Membro de estabelecimento. A definição de um intervalo mínimo preciso em que o veículo deve regressar também contribui para que possa ser efetuada a devida manutenção dos veículos com o equipamento técnico localizado no Estado-Membro de estabelecimento e facilita os controlos.

O ciclo desses regressos deverá ser sincronizado com a obrigação, prevista no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾, de a empresa de transporte organizar as suas operações de modo a permitir ao condutor regressar a casa pelo menos de quatro em quatro semanas, possibilitando assim o cumprimento de ambas as obrigações uma vez que o condutor regressa juntamente com o veículo, pelo menos de dois em dois ciclos de quatro semanas. Esta sincronização reforça o direito de o condutor regressar e reduz o risco de o veículo ter de regressar apenas para cumprir este novo requisito de estabelecimento. No entanto, a obrigação de regressar ao Estado-Membro de estabelecimento não deverá exigir a realização de um número de operações específico no Estado-Membro de estabelecimento, nem de outra forma limitar a possibilidade de os transportadores rodoviários prestarem serviços em todo o mercado interno.

- (9) Uma vez que o acesso à atividade de transportador rodoviário 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 precede a reabilitação do gestor de transportes que tiver perdido a idoneidade.
- (10) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições de concorrência leal no mercado do transporte rodoviário, as infrações graves à regulamentação fiscal nacional deverão passar a ser igualmente consideradas elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.
- (11) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário e a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União em matéria de destacamento de trabalhadores no transporte rodoviário e na cabotagem e ao direito aplicável às obrigações contratuais deverão passar a ser igualmente consideradas elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.
- (12) Dada a importância da concorrência leal no mercado interno, as infrações às regras da União relevantes nesta matéria, incluindo as regras em matéria de acesso ao mercado, como as regras de cabotagem, deverão ser tidas em conta na avaliação da idoneidade dos gestores de transportes e das empresas de transporte. As condições de atribuição de poderes à Comissão nos termos dos quais esta deverá definir o grau de gravidade das infrações relevantes deverá, pois, ser clarificada em conformidade.
- (13) 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 quando não há contas anuais certificadas. Deverão ser clarificadas as regras relativas aos elementos de prova exigidos para comprovar a capacidade financeira.

⁽⁶⁾ 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 (CEE) 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).

- (14) As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias, que efetuem transporte internacional e tenham um peso em carga admissível que exceda 2,5 toneladas, mas que não exceda 3,5 toneladas, deverão ter um mínimo de capacidade financeira que lhes permita efetuar as operações de forma estável e duradoura. No entanto, uma vez que as operações efetuadas com estes veículos são geralmente de dimensão limitada, os requisitos correspondentes em matéria de capacidade financeira deverão ser menos rigorosos do que os aplicáveis aos transportadores rodoviários que utilizem veículos acima desse limite. Os conjuntos de veículos deverão ser tidos em conta para determinar a capacidade financeira exigida. A autoridade competente deverá aplicar o nível de requisito financeiro mais elevado se o peso em carga admissível do conjunto de veículos exceder 3,5 toneladas.
- (15) A fim de manter e estabelecer normas elevadas para as empresas sem produzir efeitos negativos sobre o mercado interno do transporte rodoviário, os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar os requisitos financeiros referentes à utilização de veículos pesados também às empresas estabelecidas nos seus territórios quando se trate de veículos com um peso em carga admissível que não exceda 3,5 toneladas.
- (16) A fim de assegurar a fiabilidade do setor do transporte rodoviário e de melhorar a cobrança de dívidas a organismos de direito público, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de exigir o cumprimento das obrigações de pagamento constituídas junto de entidades públicas, tais como as dívidas de imposto sobre o valor acrescentado e as contribuições para a segurança social, e de exigir que as empresas não sejam alvo de medidas que se destinem a proteger os seus ativos.
- (17) As informações sobre os transportadores constantes dos registos eletrónicos nacionais deverão ser tão completas e atualizadas quanto possível para permitir que as autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento das regras aplicáveis disponham de uma perspetiva adequada dos transportadores rodoviários investigados. Em particular, a informação sobre o número de matrícula dos veículos à disposição dos transportadores rodoviários e a classificação dos riscos dos transportadores rodoviários deverão facilitar a execução das disposições dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 a nível nacional e transfronteiriço. As regras sobre o registo eletrónico nacional deverão, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.
- (18) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para adotar, nomeadamente, os procedimentos técnicos para a consulta eletrónica dos registos eletrónicos nacionais dos outros Estados-Membros. Isso poderá implicar a adoção dos procedimentos que se revelem necessários para garantir às autoridades competentes a possibilidade de aceder à classificação de risco harmonizada de determinada empresa nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾ quando procedem a controlos na estrada. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾.
- (19) A definição de infração muito grave 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 do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Tal incoerência leva à incerteza e a práticas divergentes entre as autoridades nacionais, que se traduzem em dificuldades na execução das regras em questão. A referida definição deverá, por conseguinte, ser clarificada, a fim de assegurar a coerência entre ambos os regulamentos.
- (20) As regras relativas aos transportes nacionais efetuados a título temporário por transportadores de mercadorias não residentes num Estado-Membro de acolhimento (cabotagem) deverão ser claras, simples e de fácil aplicação, mantendo-se, ao mesmo tempo, o nível de liberalização alcançado até à data.
- (21) As operações de cabotagem deverão contribuir para aumentar o fator de carga dos veículos pesados e reduzir a circulação em vazio, e deverão ser autorizadas, desde que não sejam realizadas de forma a que se estabeleça uma atividade permanente ou contínua no Estado-Membro em causa. A fim de assegurar que as operações de cabotagem não sejam efetuadas de forma a que se estabeleça uma atividade permanente ou contínua, os transportadores de mercadorias não deverão poder realizar operações de cabotagem no mesmo Estado-Membro durante um determinado prazo após o final de um período de operações de cabotagem.

⁽⁷⁾ 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 (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

⁽⁸⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (22) Embora a maior liberalização estabelecida no artigo 4.º da Diretiva 92/106/CEE do Conselho ⁽⁹⁾, comparada com a cabotagem prevista no Regulamento (CE) n.º 1072/2009, tenha sido benéfica para a promoção do transporte combinado e deva, em princípio, ser mantida, é necessário garantir que não dê azo a abusos. A experiência demonstra que, em certas partes da União, se tem recorrido a esta disposição de forma sistemática para contornar o caráter temporário da cabotagem e como base para a presença contínua de veículos num Estado-Membro que não o de estabelecimento da empresa. Estas práticas desleais poderão conduzir ao *dumping* social e põem em causa o cumprimento do regime jurídico relativo à cabotagem. Por conseguinte, para resolução desses problemas, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de derrogar do artigo 4.º da Diretiva 92/106/CEE e aplicar as disposições relativas à cabotagem previstas no Regulamento (CE) n.º 1072/2009, impondo um limite proporcionado à presença contínua de veículos no seu território.
- (23) A eficaz e eficiente execução das regras é essencial para a lealdade de concorrência no mercado interno. A maior digitalização dos instrumentos consagrados à execução é essencial para libertar capacidade de execução, reduzir os encargos administrativos desnecessários impostos aos transportadores rodoviários internacionais e, em particular, às pequenas e médias empresas, para melhor visar os transportadores rodoviários de alto risco e para detetar práticas fraudulentas. Deverão ser clarificados os meios pelos quais os transportadores rodoviários podem provar o cumprimento das regras aplicáveis às operações de cabotagem. Os controlos na estrada deverão basear-se nos documentos de transporte e, se existirem, nos registos dos tacógrafos. A fim de simplificar a apresentação de elementos de prova relevantes e o seu tratamento pelas autoridades competentes, a utilização e a transmissão de informações eletrónicas sobre o transporte deverão ser reconhecidas enquanto meios comprovativos do cumprimento da regulamentação. O formato utilizado para esse efeito deverá 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 dos quadros regulamentares e criar disposições relativas à simplificação dos procedimentos administrativos.
- (24) As empresas de transportes são as destinatárias das regras em matéria de transportes internacionais e, como tal, estão sujeitas às consequências das eventuais infrações que cometam. 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 deverão igualmente estabelecer regras claras e previsíveis relativas às sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes quando estes tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias pertinentes, devessem ter conhecimento de que os serviços de transporte que contratavam incorriam em violação do disposto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009.
- (25) A Autoridade Europeia do Trabalho, cujo âmbito de atividades, conforme estabelecido no artigo 1.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁰⁾, abrange os domínios regidos pelo Regulamento (CE) n.º 1071/2009, desempenhará uma função importante na prestação de assistência aos Estados-Membros para aplicarem devidamente as regras do presente regulamento. Tal função será principalmente exercida no que respeita aos controlos concertados, à facilitação da cooperação e da troca de informações entre os Estados-Membros, à promoção e partilha de boas práticas, ao apoio ao desenvolvimento de capacidades, à formação e às campanhas de sensibilização.
- (26) A fim de ter em conta a evolução do mercado e o progresso técnico, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a alterar os anexos I, II e III do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 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, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor ⁽¹¹⁾. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (27) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, a introdução de um certo grau de harmonização em domínios ainda não harmonizados pelo direito da União, em especial no que respeita aos transportes com veículos comerciais ligeiros e às práticas em matéria de execução, e a aproximação das condições de concorrência

⁽⁹⁾ Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

⁽¹⁰⁾ Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 (JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

⁽¹¹⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

e a melhoria do controlo da execução, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à natureza dos objetivos visados, combinada com a natureza transfronteiriça do transporte rodoviário, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

- (28) Por conseguinte, os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹²⁾ deverão ser alterados em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alteração do Regulamento (CE) n.º 1071/2009

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

- 1) No artigo 1.º, o n.º 4 é alterado do seguinte modo:

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

«a) Às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas e que efetuem exclusivamente transportes nacionais no seu Estado-Membro de estabelecimento;»;

- b) É inserida a seguinte alínea:

«a-A) Às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 2,5 toneladas;»;

- c) 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.»;

- d) É aditado o seguinte parágrafo:

«Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea b), o transporte rodoviário, com exceção do transporte por conta de outrem ou por conta própria, que não seja remunerado direta ou indiretamente e que não gere receitas diretas ou indiretas para o condutor do veículo ou para outras pessoas e que não tenha qualquer ligação com uma atividade profissional ou comercial, é considerado transporte exclusivamente para fins não comerciais;»;

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

- 3) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Condições relativas ao requisito de estabelecimento

1. Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), no Estado-Membro de estabelecimento a empresa deve:

- a) Dispor de instalações onde possa ter acesso aos originais dos seus principais documentos, em formato eletrónico ou em qualquer outro formato, nomeadamente aos seus contratos de transporte, aos documentos relativos aos veículos à disposição da empresa, aos documentos contabilísticos, aos documentos de gestão do pessoal, aos contratos de trabalho, aos documentos da segurança social, aos documentos que contenham dados sobre o escalonamento e destacamento dos motoristas, aos documentos que contenham dados relativos à cabotagem, aos períodos de condução e repouso e a qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o cumprimento, por parte da empresa, das condições previstas no presente regulamento;
- b) Organizar a atividade da sua frota de veículos de forma a assegurar que os veículos à disposição da empresa, e que são utilizados no transporte internacional, regressem a um dos centros operacionais situados nesse Estado-Membro o mais tardar oito semanas após terem saído;

⁽¹²⁾ Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão («o Regulamento IMI») (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

- c) Estar registada no registo das sociedades comerciais desse Estado-Membro ou num registo similar quando o direito nacional o exija;
 - d) Estar sujeita ao imposto sobre as receitas, e, quando o direito nacional o exija, ter um número de identificação de imposto sobre o valor acrescentado válido;
 - e) Uma vez concedida a autorização, dispor de um ou mais veículos, matriculados ou colocados em circulação e autorizados a ser utilizados em conformidade com a legislação desse Estado-Membro, independentemente de serem detidos em propriedade plena ou detidos, por exemplo, em virtude de um contrato de aluguer com opção de compra ou de um contrato de aluguer ou de locação financeira;
 - f) Realizar efetiva e permanentemente as suas atividades administrativas e comerciais com o equipamento e os serviços adequados, em instalações como as referidas na alínea a) situadas no território desse Estado-Membro, e gerir efetiva e permanentemente as suas operações de transporte utilizando os veículos referidos na alínea g) com o equipamento técnico adequado situado no território desse Estado-Membro;
 - g) Ter contínua e regularmente à sua disposição um número de veículos que preenchem as condições estabelecidas na alínea e) e de motoristas que estão normalmente afetados a um centro operacional nesse Estado-Membro, em ambos os casos, proporcionado ao volume das operações de transporte efetuadas pela empresa.
2. Para além dos requisitos estabelecidos no n.º 1, os Estados-Membros podem exigir que a empresa tenha, no Estado-Membro de estabelecimento:
- a) Pessoal administrativo devidamente qualificado, proporcionado à dimensão da atividade da empresa, nas instalações do gestor de transportes, contactável durante o horário normal de expediente;
 - b) Uma infraestrutura operacional, proporcionada à dimensão da atividade da empresa, para além do equipamento técnico referido no n.º 1, alínea f), no território daquele Estado-Membro, incluindo um escritório aberto durante o horário normal de expediente.»;
- 4) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:
 - i) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Para determinar se uma empresa preenche esse requisito, os Estados-Membros devem ter em conta a conduta dessa empresa, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos e de quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-Membro determine. 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 e de quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-Membro determine.»;
 - ii) Ao terceiro parágrafo, alínea a), subalínea vi), a palavra «e» é suprimida;
 - iii) Ao terceiro parágrafo, alínea a), é aditada a seguinte subalínea:

«vii) direito fiscal; e»;
 - iv) No terceiro parágrafo, alínea b), são aditadas as seguintes subalíneas:

«xi) ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários;

xii) ao direito aplicável às obrigações contratuais;

xiii) à cabotagem.»;
 - b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Para efeitos do terceiro parágrafo, n.º 1, alínea b): quando o gestor de transportes ou a empresa de transportes tiverem 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 realizar e concluir, atempada e oportunamente, um procedimento administrativo que inclua, se necessário, a inspeção no local das instalações da empresa em questão.

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

Durante o procedimento administrativo, 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 muito graves às regras da União, tal como estabelecido no anexo IV, pelas quais o gestor de transportes, ou a empresa de transportes, tenha sido alvo de condenação ou de 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 de tal decisão devem ser inscritos no registo nacional. O número dessas decisões deve ser indicado no relatório a que se refere o artigo 26.º, n.º 1.

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 número:

«2-A. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam uma lista das categorias, tipos e graus de gravidade das infrações graves às regras da União, tal como referido no n.º 1, terceiro parágrafo, alínea b), 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 artigo 12.º, n.º 1, os Estados-Membros devem ter em conta as informações sobre essas infrações, incluindo as 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 criar um risco de morte ou de ferimentos graves e para distorcer a concorrência no mercado do transporte rodoviário, afetando nomeadamente as 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 veículos utilizados nas atividades de transporte dirigidas pelo gestor de transportes.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º, n.º 3.»;

5) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«1. Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c), a empresa deve 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 todos os anos de um capital e de reservas num montante total de, pelo menos:

- a) 9 000 EUR pelo primeiro veículo a motor utilizado;
- b) 5 000 EUR por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicional utilizado, com um peso em carga admissível superior a 3,5 toneladas; e
- c) 900 EUR por cada veículo a motor ou conjunto de veículos adicional utilizado, com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas, mas que não exceda as 3,5 toneladas.

As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos com um peso em carga admissível superior a 2,5 toneladas, mas que não exceda as 3,5 toneladas, devem demonstrar anualmente, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que dispõem todos os anos de um capital e de reservas num montante total de, pelo menos:

- a) 1 800 EUR pelo primeiro veículo utilizado; e
- b) 900 EUR por cada veículo adicional utilizado.

Os Estados-Membros podem exigir que as empresas estabelecidas no seu território demonstrem ter à sua disposição para estes veículos os mesmos montantes de capital e de reservas que para os veículos referidos no primeiro parágrafo. Nesse caso, a autoridade competente do Estado-Membro em causa informa em conformidade a Comissão, que disponibiliza essa informação ao público.»;

b) É inserido o seguinte número:

«1-A. Para além dos requisitos estabelecidos no n.º 1, os Estados-Membros podem exigir que a empresa, o gestor de transportes ou quaisquer outras pessoas pertinentes determinadas pelos Estados-Membros, não tenham dívidas não pessoais a organismos de direito público, não se encontrem em situação de insolvência nem sujeitos a nenhum procedimento de insolvência ou de liquidação.»;

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

«2. Em derrogação do n.º 1, a autoridade competente pode aceitar ou exigir que a empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração determinada pela autoridade competente, como uma garantia bancária ou um seguro, nomeadamente um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras, incluindo seguradoras, ou por meio de outro documento vinculativo que constituam garantia solidária nos montantes fixados no n.º 1.»;

d) É inserido o seguinte número:

«2-A. Em derrogação do n.º 1, não havendo contas anuais certificadas para o ano de registo da empresa, 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, determinado pela autoridade competente, que prove que a empresa tem à sua disposição os montantes especificados no n.º 1.»;

6) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Os Estados-Membros podem promover uma formação periódica sobre os temas enumerados no anexo I, com intervalos de três anos, a fim de assegurar que a pessoa ou as pessoas referidas no n.º 1 estejam a par da evolução do setor.»;

b) O n.º 9 passa a ter a seguinte redação:

«9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 24.º-A, no que diz respeito a alterar os anexos I, II e III, a fim de os adaptar à evolução do mercado e ao progresso técnico.»;

7) Ao artigo 9.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«Para efeitos de concessão de licença a uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias que opere exclusivamente veículos a motor ou conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas, os Estados-Membros podem decidir dispensar do exame a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, as pessoas que comprovem ter dirigido de forma contínua uma empresa do mesmo tipo durante o período de 10 anos anterior a 20 de agosto de 2020.»;

8) No artigo 11.º, n.º 4, é suprimido o terceiro parágrafo;

9) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As autoridades competentes verificam regularmente se as empresas que autorizaram a exercer a atividade de transportador rodoviário continuam a preencher os requisitos previstos no artigo 3.º do presente regulamento. Para esse efeito, os Estados-Membros procedem a controlos, nomeadamente, se for o caso, a inspeções nas instalações da empresa em causa, das empresas classificadas como apresentando maior risco. Para atingir esse objetivo, os Estados-Membros alargam o 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 (*), a todas as infrações identificadas no artigo 6.º do presente regulamento.»;

(*) 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 (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

- b) No n.º 2 é suprimido o segundo parágrafo;
- 10) No artigo 13.º, n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Um prazo máximo de seis meses, se o requisito de capacidade financeira não tiver sido preenchido, para a empresa demonstrar que esse requisito se encontra novamente preenchido em permanência.»;
- 11) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:
- a) Ao n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:
- «A autoridade competente não reabilita o gestor de transportes antes do prazo de um ano a contar da data de perda da idoneidade e, em todo o caso, não antes de o gestor de transportes ter demonstrado que seguiu uma formação adequada durante um período de, pelo menos, três meses, ou que foi aprovado num exame sobre as matérias enunciadas na parte I do anexo I do presente regulamento.»;
- b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Enquanto não for aplicada uma medida de reabilitação nos termos das disposições de direito nacional aplicáveis e do n.º 1 do presente artigo, o certificado de capacidade profissional do gestor de transportes declarado inapto, a que se refere o n.º 8 do artigo 8.º, deixa de ser válido em todos os Estados-Membros.»;
- 12) O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:
- i) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os nomes dos gestores de transportes designados que satisfazem os requisitos previstos no artigo 3.º relativos à idoneidade e à capacidade profissional ou, se for caso disso, o nome de um representante legal;»;
- ii) São aditadas as seguintes alíneas:
- «g) O número de matrícula dos veículos à disposição da empresa nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea g);
- h) O número de pessoas empregadas na empresa em 31 de dezembro do ano anterior, o qual deve ser registado no registo nacional até 31 de março de cada ano;
- i) A classificação do risco da empresa nos termos do artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva 2006/22/CE.»;
- iii) O segundo, terceiro e quarto parágrafos são substituídos pelo seguinte texto:
- «Os dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas a) a d), devem ser acessíveis ao público, em conformidade com as disposições relevantes em matéria de proteção de dados pessoais.
- Os Estados-Membros podem optar por manter os dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas e) a i), em registos separados. Nesse caso, os dados a que se referem as alíneas e) e f) 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 da receção do pedido.
- Os dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas g), h) e i), devem ser disponibilizados às autoridades competentes durante os controlos na estrada o mais tardar até 12 meses a contar da data de entrada em vigor do ato de execução, adotado nos termos do n.º 6, no qual são especificadas as funcionalidades que permitem que os dados estejam à disposição das autoridades competentes durante os controlos na estrada adotados.
- Os dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas e) a i), só devem ser acessíveis a autoridades distintas das autoridades competentes caso essas autoridades estejam 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 tomam todas as disposições necessárias para garantir a atualidade e exatidão dos dados constantes do registo eletrónico nacional.»;

c) Ao n.º 6, são aditados os seguintes parágrafos:

«Até 14 meses após a adoção de um ato de execução que determine uma fórmula comum para o cálculo da classificação de risco a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva 2006/22/CE, a Comissão adota atos de execução que especifiquem as funcionalidades que permitem que os dados a que se refere o primeiro parágrafo do n.º 2, alíneas g), h) e i), estejam à disposição das autoridades competentes durante os controlos na estrada.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 25.º, n.º 2.»;

d) É suprimido o n.º 7.

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

«Artigo 18.º

Cooperação administrativa entre os Estados-Membros

1. Os Estados-Membros designam um ponto de contacto nacional encarregado do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros no que diz respeito à aplicação do presente regulamento. Os Estados-Membros transmitem à Comissão o nome e o endereço do ponto de contacto nacional até 4 de dezembro de 2011. A Comissão elabora uma lista dos pontos de contacto e transmite-a aos Estados-Membros.

2. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem colaborar estreitamente e devem prestar-se com celeridade mutuamente assistência e as informações que forem pertinentes para facilitar a aplicação e a execução do presente regulamento.

3. As autoridades competentes dos Estados-Membros procedem ao intercâmbio de informações sobre as condenações e sanções por quaisquer infrações graves a que se refere o artigo 6.º, n.º 2. Um Estado-Membro que seja notificado de uma infração grave referida no artigo 6.º, n.º 2, que tenha dado origem a uma condenação ou sanção noutra Estado-Membro nos dois anos precedentes deve inscrever essa infração no seu registo eletrónico nacional.

4. Os Estados-Membros respondem aos pedidos de informações da parte de todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros e devem proceder a controlos, inspeções e inquéritos quanto ao cumprimento do requisito estabelecido no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), por parte dos transportadores rodoviários estabelecidos no seu território. Tais pedidos de informações podem dizer respeito ao acesso a documentos necessários para comprovar o cumprimento das condições previstas no artigo 5.º. Os pedidos de informações apresentados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros devem ser devidamente justificados e fundamentados. Para este efeito, os pedidos devem incluir indicações credíveis de uma eventual violação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), indicar a finalidade do pedido e especificar de forma suficientemente pormenorizada as informações e os documentos que se solicitam.

5. Os Estados-Membros apresentam as informações solicitadas pelos outros Estados-Membros nos termos do n.º 4 no prazo de 30 dias úteis a contar da receção do pedido. Pode ser determinado um prazo mais curto, por mútuo acordo entre os Estados-Membros.

6. Quando o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não se encontra suficientemente fundamentado, informa o Estado-Membro requerente desse facto no prazo de 10 dias úteis a contar da receção da solicitação. O Estado-Membro requerente fundamenta o seu pedido com mais informações. Se o Estado-Membro requerente não for capaz de fundamentar o seu pedido com mais informações, o pedido pode ser indeferido pelo Estado-Membro requerido.

7. No caso de ser difícil satisfazer um pedido de informações ou proceder a controlos, inspeções e investigações, o Estado-Membro requerido informa o Estado-Membro requerente desse facto no prazo de 10 dias úteis a contar da receção do pedido, apresentando as razões para a dificuldade. Os Estados-Membros em causa concertam-se para encontrar uma solução para as dificuldades que surjam. No caso de atrasos persistentes no fornecimento das informações ao Estado-Membro requerente, a Comissão é informada e toma as medidas adequadas.

8. O intercâmbio de informações a que se refere o n.º 3 é efetuado através do sistema de intercâmbio de mensagens, a saber, o Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR) estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 1213/2010 da Comissão (*). A cooperação administrativa e a assistência mútua entre as autoridades competentes dos Estados-Membros previstas nos n.ºs 4 a 7 são executadas através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho (**). Para este efeito, cada Estado-Membro pode designar como autoridade competente o ponto de contacto referido no n.º 1, e informar desse facto a Comissão através do IMI.

9. Os Estados-Membros asseguram que as informações que lhes foram transmitidas ao abrigo do presente artigo são exclusivamente utilizadas para os fins para que foram solicitadas. O tratamento de dados pessoais deve ser efetuado exclusivamente para efeitos do cumprimento do presente regulamento e cumprir o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (**).

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

11. A apresentação de um pedido de informações não impede as autoridades competentes de adotar medidas ao abrigo do direito nacional e da União no sentido de investigar e prevenir alegadas violações do presente regulamento.

(*) Regulamento (UE) n.º 1213/2010 da Comissão, de 16 de dezembro de 2010, que estabelece regras comuns respeitantes à interligação dos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário (JO L 335 de 18.12.2010, p. 21).

(**) Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão ("o Regulamento IMI") (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

(***) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).»;

14) Ao artigo 23.º, são aditados os seguintes números:

«Em derrogação do artigo 1.º, n.º 2, até 21 de maio de 2022, as empresas de transporte rodoviário de mercadorias que efetuem operações de transporte internacional exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas ficam dispensadas do disposto no presente regulamento, salvo disposição em contrário do direito do Estado-Membro de estabelecimento.

Em derrogação do disposto no artigo 16.º, n.º 2, o requisito de incluir a classificação de risco das empresas nos registos eletrónicos nacionais aplica-se 14 meses após a entrada em vigor do ato de execução que determine uma fórmula comum para o cálculo de classificação do risco a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva 2006/22/CE.»;

15) É suprimido o artigo 24.º;

16) É inserido o seguinte artigo:

«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 8.º, n.º 9, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de 20 de agosto de 2020.

3. A delegação de poderes referida no artigo 8, 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 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 de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (*).

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 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 ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

(*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

17) O artigo 25.º é alterado do seguinte modo:

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

«2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

(*) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»;

18) O artigo 26.º é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«*Apresentação de relatórios e revisão*»;

b) No n.º 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) O número de autorizações concedidas ao abrigo do presente regulamento por tipo e por ano, o número de autorizações suspensas, o número de autorizações retiradas, o número de declarações de inaptidão e as respetivas justificações. Os relatórios relativos ao período posterior a 21 de maio de 2022 devem incluir também uma repartição desses elementos por:

i) transportadores rodoviários de passageiros;

ii) transportadores rodoviários de mercadorias que utilizem exclusivamente veículos a motor ou conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas; e

iii) todos os outros transportadores rodoviários de mercadorias.»;

c) São aditados os seguintes números:

«3. De dois em dois anos, os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório sobre os pedidos apresentados ao abrigo do artigo 18.º, n.ºs 4 a 9, sobre as respostas recebidas de outros Estados-Membros e sobre as medidas que tiverem sido adotadas com base nas informações fornecidas.

4. Até 21 de agosto de 2023, com base nas informações recolhidas pela Comissão nos termos do n.º 3, e com base em outros elementos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório detalhado sobre o alcance da cooperação administrativa entre os Estados-Membros, sobre as eventuais deficiências a este nível e sobre as possíveis formas de aperfeiçoar a cooperação. Com base neste relatório, é avaliada a necessidade de propor medidas suplementares.

5. A Comissão avalia a execução do presente regulamento até 21 de agosto de 2023 e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução do mesmo regulamento.

6. Após a apresentação do relatório a que se refere o n.º 5, a Comissão procede regularmente à avaliação do presente regulamento e deve apresentar os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

7. Quando se justificar, os relatórios referidos nos n.ºs 5 e 6 são acompanhados das propostas legislativas pertinentes.»;

19) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«**Infrações muito graves para efeitos do artigo 6.º, n.º 2**»

b) No 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.»;

c) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Falta de tacógrafo e/ou de dispositivo de limitação de velocidade, ou instalação no veículo e/ou utilização de um dispositivo fraudulento capaz de modificar os registos do aparelho de controlo e/ou do dispositivo de limitação de velocidade ou falsificação das folhas de registo ou dos dados transferidos do tacógrafo e/ou do cartão do motorista.».

Artigo 2.º

Alteração do Regulamento (CE) n.º 1072/2009

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

1) No artigo 1.º, o n.º 5 é alterado do seguinte modo:

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

«c) Até 20 de maio de 2022: transportes de mercadorias em veículos cujo peso total em carga autorizado não exceda 3,5 toneladas;»;

b) É inserida a seguinte alínea:

«c-A) A partir de 21 de maio de 2022: transportes de mercadorias em veículos cujo peso total em carga autorizado não exceda 2,5 toneladas;»;

2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, é suprimido o terceiro parágrafo;

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

«4. A licença comunitária e as cópias autenticadas devem estar conformes com o modelo que consta do anexo II, que estabelece igualmente as condições que regem a sua utilização. A licença comunitária e as cópias certificadas devem conter pelo menos dois dos elementos de segurança enumerados no anexo I.

No caso dos veículos utilizados para o transporte de mercadorias cujo peso total em carga autorizado não exceda 3,5 toneladas e aos quais se apliquem requisitos financeiros mais baixos estabelecidos no artigo 7.º, n.º 1, segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a autoridade emissora inscreve na secção “Observações especiais” da licença comunitária ou da cópia autenticada desta: “≤ 3,5 t”.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º-B, no que diz respeito a alterar os anexos I e II, a fim de os adaptar ao progresso técnico.»;

3) No artigo 5.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º-B, no que diz respeito a alterar o anexo III, a fim de o adaptar ao progresso técnico.»;

4) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

«2-A. Os transportadores de mercadorias não podem efetuar operações de cabotagem com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o respetivo veículo trator desse conjunto, no mesmo Estado-Membro antes de expirar um prazo de quatro dias a contar do fim da última operação de cabotagem efetuada nesse Estado-Membro.»;

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

«3. Os serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efetuados no Estado-Membro de acolhimento por um transportador não residente só são considerados conformes com o presente regulamento se o transportador puder apresentar provas claras da realização do transporte internacional anterior e de cada uma das operações consecutivas de cabotagem realizadas. No caso de o veículo ter estado no território do Estado-Membro de acolhimento durante o período de quatro dias que antecede o transporte internacional, o transportador apresenta também provas claras de todas as operações realizadas durante esse período.»;

c) É inserido o seguinte número:

«4-A. Os elementos de prova referidos no n.º 3 são apresentados ou enviados ao agente responsável pelo controlo do Estado-Membro de acolhimento a seu pedido e durante o controlo na estrada. Os elementos de prova podem ser apresentados ou enviados em suporte eletrónico, utilizando um formato estruturado passível de revisão que possa ser usado diretamente para armazenamento e tratamento informático, como a guia de remessa eletrónica (e-CMR) prevista no Protocolo Adicional de Genebra da Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), sobre a guia de remessa eletrónica, de 20 de fevereiro de 2008. 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, a fim de apresentar, antes do fim do controlo na estrada, qualquer dos elementos de prova referidos no n.º 3.»;

d) O n.º 5 é alterado do seguinte modo:

«5. Os transportadores autorizados no Estado-Membro de estabelecimento a efetuar os transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem referidos no artigo 1.º, n.º 5, alíneas a) a c-A), nos termos da legislação desse Estado-Membro, ficam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo, a efetuar, consoante o caso, operações de cabotagem da mesma natureza ou operações de cabotagem com veículos da mesma categoria.»;

5) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

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

«3. A Comissão analisa a situação com base, nomeadamente, nos dados pertinentes e, após consulta ao comité criado nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 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 ser tomadas medidas de salvaguarda, procedendo, em caso afirmativo, à sua adoção.

(*) Regulamento (UE) 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).»;

b) É aditado o seguinte número:

«7. Para além do disposto nos n.ºs 1 a 6 do presente artigo e em derrogação do artigo 4.º da Diretiva 92/106/CEE, se tal for necessário para evitar o recurso abusivo a esta última disposição através da prestação de serviços ilimitados e contínuos compostos por troços rodoviários iniciais ou finais no território de um Estado-Membro de acolhimento que façam parte de operações de transporte combinado entre Estados-Membros, os Estados-Membros podem prever que o artigo 8.º do presente regulamento seja aplicável aos transportadores de mercadorias que efetuem tais trajetos rodoviários iniciais e/ou finais no interior desse Estado-Membro. No que se refere a esses troços rodoviários de transporte de mercadorias, os Estados-Membros podem prever um período superior ao prazo de sete dias previsto no artigo 8.º, n.º 2, do presente regulamento e um prazo inferior ao prazo de quatro dias previsto no artigo 8.º, n.º 2-A, do presente regulamento. A aplicação do artigo 8.º, n.º 4, do presente regulamento a tais operações de transporte não prejudica os requisitos decorrentes da Diretiva 92/106/CEE. Os Estados-Membros que recorram à derrogação prevista no presente número notificam a Comissão desse facto antes de aplicarem as medidas nacionais pertinentes. Procedem à revisão das referidas medidas pelo menos de cinco em cinco anos e notificam a Comissão dos resultados dessa revisão. Publicam de uma forma transparente as regras, incluindo a duração dos respetivos períodos.»;

6) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A

Controlos

1. A fim de reforçar o cumprimento das obrigações estabelecidas no presente capítulo, os Estados-Membros asseguram que seja aplicada nos respetivos territórios uma estratégia nacional coerente de execução. Tal estratégia deve incidir principalmente sobre as empresas com classificação de risco elevado, como se refere no artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Cada Estado-Membro assegura que os controlos previstos no artigo 2.º da Diretiva 2006/22/CE compreendam um controlo das operações de cabotagem, se necessário.

3. Pelo menos duas vezes por ano, os Estados-Membros efetuam ações concertadas de controlo na estrada visando os transportes de cabotagem. Esses controlos são efetuados simultaneamente pelas autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento da legislação no domínio do transporte rodoviário de dois ou mais Estados-Membros, atuando cada uma no respetivo território. Os Estados-Membros podem combinar esses controlos com os previstos no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE. Após a realização dos controlos concertados na estrada, os pontos de contacto nacionais designados nos termos do artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 procedem 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 (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

7) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 14.º-A

Responsabilidade

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes, em caso de incumprimento do disposto nos capítulos II e III, quando estes tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias pertinentes, devessem ter conhecimento de que os serviços de transporte que contratavam incorriam em violação do disposto no 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.º 4, e no artigo 5.º, n.º 4, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de 20 de agosto de 2020.
3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 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 de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (*).
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 4.º, n.º 4, e do artigo 5.º, n.º 4, 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 ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

(*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

8) É suprimido o artigo 15.º;

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

«Artigo 17.º

Apresentação de relatórios e revisão

1. Até 31 de março de cada biénio, os Estados-Membros comunicam à Comissão o número de transportadores de mercadorias titulares de licença comunitária em 31 de dezembro de cada um dos dois anos anteriores e o número de cópias autenticadas correspondentes aos veículos em circulação na mesma data. Os relatórios referentes ao período posterior a 20 de maio de 2022 incluem também uma repartição destes elementos por transportadores rodoviários de mercadorias que efetuam operações de transporte internacional exclusivamente por meio de veículos a motor cujo peso total em carga autorizado não exceda 3,5 toneladas e pelos restantes transportadores rodoviários de mercadorias.

2. Até 31 de março de cada biénio, os Estados-Membros comunicam à Comissão o número de certificados de motorista emitidos em cada um dos dois anos civis anteriores, bem como o número total de certificados de motorista em circulação em 31 de dezembro de cada um dos dois anos anteriores. Os relatórios referentes ao período posterior a 20 de maio de 2022 incluem também uma repartição destes elementos por transportadores rodoviários de mercadorias que efetuam operações de transporte internacional exclusivamente por meio de veículos a motor cujo peso total em carga autorizado não exceda 3,5 toneladas e pelos restantes transportadores rodoviários de mercadorias.
3. Até 21 de agosto de 2022, os Estados-Membros apresentam à Comissão a sua estratégia nacional de execução adotada nos termos do artigo 10.º-A. Até 31 de março de cada ano, os Estados-Membros informam a Comissão das medidas de execução tomadas no ano civil anterior nos termos do artigo 10.º-A, incluindo, se necessário, o número de controlos efetuados. Deve ser mencionado o número de veículos inspecionados.
4. A Comissão elabora um relatório sobre a situação dos mercados dos transportes rodoviários na União até 21 de agosto de 2024. O relatório deve compreender uma análise da situação do mercado, nomeadamente uma avaliação da eficácia dos controlos e da evolução das condições de emprego na profissão.
5. A Comissão avalia a execução do presente regulamento, nomeadamente quanto ao impacto das alterações inseridas no artigo 8.º introduzidas pelo Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), até 21 de agosto de 2023 e apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua execução.
6. Após a apresentação do relatório a que se refere o n.º 5, a Comissão procede regularmente à avaliação do presente regulamento e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
7. Quando se justificar, os relatórios referidos nos n.ºs 5 e 6 são acompanhados das propostas legislativas pertinentes.

(*) Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários (JO L 249 de 31.7.2020, p. 17).»;

Artigo 3.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 1024/2012

Ao anexo do Regulamento (UE) n.º 1024/2012, é aditado o seguinte ponto:

«15. 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 (*): Artigo 18.º, n.º 8.

(*) JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.».

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*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 21 de fevereiro de 2022.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2020.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

D.M. SASSOLI

Pelo Conselho

A Presidente

J. KLOECKNER