



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.5.2007
COM(2007) 263 final

2007/0098 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da
actividade de transportador rodoviário**

(Apresentada pela Comissão)

{SEC(2007) 635}
{SEC(2007) 636}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objectivos

A Directiva 96/26/CE relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário e os quatro regulamentos¹ relativos ao acesso ao mercado dos transportes, juntamente com a desregulamentação dos preços do transporte internacional rodoviário verificada alguns anos antes, deram forma ao mercado interno do transporte rodoviário.

Os requisitos comuns para o acesso à profissão definidos na directiva garantiram um nível mínimo de qualidade do transporte rodoviário, enquanto a abertura do mercado estabelecida pelos regulamentos incentivou uma maior concorrência. Os objectivos desse quadro legislativo foram globalmente atingidos, uma vez que, actualmente, as empresas de transporte rodoviário oferecem preços mais baixos e serviços diversificados e adaptam bem as suas prestações às necessidades dos clientes do *just-in-time*.

A experiência adquirida mostra, todavia, que algumas das medidas desse quadro legislativo são mal aplicadas ou aplicadas de forma desigual, dado serem ambíguas e incompletas ou estarem desadaptadas face à evolução do sector. É o caso da directiva relativa ao acesso à profissão, aplicável a todos os transportadores rodoviários, quer se trate de transportadores em nome individual quer de pequenas e médias empresas ou de grandes empresas. As disparidades existentes ao nível da sua aplicação impedem uma concorrência leal. As empresas continuam a estar sujeitas a uma fiscalização e a controlos que diferem de Estado-Membro para Estado-Membro, registando níveis muito díspares de qualificação profissional e de solidez financeira. Esta situação impede que se tire pleno proveito de todas as vantagens do mercado interno do transporte rodoviário.

O objectivo do regulamento proposto é substituir a directiva e solucionar estes problemas.

1.2. Problemática

A Directiva 96/26/CE define os requisitos mínimos de idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional a preencher pelas empresas para obtenção da autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário, ou seja, para a realização de transportes nacionais ou internacionais de mercadorias e de passageiros. Esses requisitos são as únicas exigências comuns impostas às empresas para serem autorizadas a exercer a sua actividade, nomeadamente no mercado comunitário do transporte rodoviário. A directiva também instaura um sistema de reconhecimento mútuo de certos documentos necessários para obtenção dessas autorizações.

¹ Regulamentos (CEE) n.º 881/92, (CEE) n.º 3118/93, (CEE) n.º 684/92 e (CE) n.º 12/98.

No seu programa legislativo para 2006², a Comissão havia declarado a sua intenção de analisar aprofundadamente as regras decorrentes desta directiva, de modo a, se necessário, tornar a sua aplicação mais harmonizada, simples, controlável e eficaz. Esse estudo baseou-se numa consulta alargada das partes interessadas e numa avaliação do impacto. O estudo mostra que a directiva foi transposta e está a ser aplicada com dificuldades e de forma muito díspar pelos Estados-Membros. A título de exemplo, refira-se que as taxas de aprovação no exame de capacidade profissional nos Estados-Membros oscilam entre 10% e mais de 90%. Esta situação coloca vários problemas, nomeadamente:

- o risco de falsear a concorrência entre, por um lado, os transportadores que dispõem de um estabelecimento efectivo, acessível às autoridades encarregadas de verificar o cumprimento das normas mínimas de acesso à actividade e, por outro, as denominadas “empresas-apartado”, que podem escapar a tal fiscalização;
- uma certa opacidade do mercado, dadas as disparidades dos requisitos mínimos de capacidade financeira e profissional, e o seu corolário, os contratos em cascata, uma vez que os clientes do transporte rodoviário não dispõem de garantias quanto à qualidade oferecida pelas empresas;
- a existência de empresas negligentes, em resultado de um baixo nível de qualificação profissional e de capacidade financeira, o que comporta riscos para a segurança rodoviária e compromete a eficácia socioeconómica do transporte rodoviário (as empresas mais qualificadas não podem fazer face a esta concorrência);
- um acompanhamento desigual e descoordenado por parte das autoridades nacionais a quem compete retirar a autorização das empresas que cometem infracções que põem em causa a sua idoneidade. Esta falta de coordenação gera custos administrativos supérfluos e compromete a credibilidade e o carácter dissuasivo da retirada da autorização.

1.3. Coerência com outras políticas e objectivos da União

O regulamento proposto contribuirá para a realização dos objectivos da Estratégia de Lisboa. Com efeito, criará condições para uma concorrência mais leal no sector e introduzirá mais transparência perante os clientes do transporte rodoviário. Em última instância, contribuirá para aumentar a eficácia e a qualidade dos serviços de transporte. Atendendo ao papel preponderante do transporte rodoviário nos sistemas de produção e de distribuição industrial, também reforçará a competitividade da União.

Indirectamente, o novo regulamento reforçará a segurança rodoviária, mediante uma fiscalização mais apertada das empresas negligentes, mais susceptíveis de se envolverem em acidentes, e melhorará as condições de trabalho no sector rodoviário, aumentando o nível de qualificação profissional. Irá também reforçar a independência de certos transportadores em nome individual no que diz respeito aos seus clientes e a protegê-los de práticas que se traduzem no seu assalariamento disfarçado.

² Referência 2006/TREN/01.

Finalmente, esta proposta surge na sequência do compromisso assumido pela Comissão de simplificar e actualizar o acervo. Inscreve-se no programa “legislar melhor”, de actualização e simplificação do acervo comunitário. A simplificação legislativa que introduz assenta numa maior clareza jurídica, em disposições cuja aplicação é mais fácil de controlar e se tornam assim mais eficazes e numa maior coerência do conjunto com as disposições dos regulamentos relativos ao acesso ao mercado dos transportes³. Permite ainda aos Estados-Membros reduzirem certas despesas administrativas supérfluas relacionadas com os controlos.

A modernização das regras de acesso à actividade de transportador rodoviário, nomeadamente a introdução de registos electrónicos, faz, de resto, parte das medidas imediatas a adoptar no âmbito do "Programa de Acção para a Redução dos Encargos Administrativos na União Europeia" proposto pela Comissão em 24 de Janeiro de 2007⁴. As conclusões do Conselho Europeu de 8 e 9 de Março convidam o Parlamento e o Conselho a dar especial prioridade a estas medidas imediatas e, por conseguinte, ao exame e adopção da proposta.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

A presente proposta surge na sequência de uma consulta pública destinada a recolher o maior número possível de comentários das partes interessadas. Esta consulta, organizada em simultâneo com a realizada no quadro da reformulação paralela dos quatro regulamentos relativos ao acesso ao mercado, baseou-se num questionário publicado na Internet e enviado por correio a todas as organizações representativas do sector rodoviário.

A Comissão recebeu 67 contribuições escritas, provenientes de autoridades nacionais, de organizações nacionais e europeias representativas dos transportadores rodoviários de mercadorias e de passageiros, dos seus clientes e de vários outros operadores económicos. Em 7 de Novembro de 2006, a Comissão organizou uma audição das partes interessadas que haviam respondido por escrito à consulta pública ou que haviam entretanto manifestado o seu interesse. Esta audição reuniu 42 delegações representativas do sector e 37 observadores das administrações nacionais.

De uma forma geral, as partes interessadas consideram que os requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário deveriam ser mais uniformes e melhor aplicados e controlados. Com excepção dos transportadores de passageiros, que consideram que seria útil elevar o nível das normas aplicáveis, todas as partes recomendam que se dê prioridade à harmonização das normas nacionais vigentes. Globalmente, defendem a adopção das medidas seguintes:

³ Ver acima.

⁴ COM(2007) 23 final.

- Reforçar as acções de fiscalização e de acompanhamento, mediante controlos focalizados nas empresas de risco (em vez de controlos sistemáticos mais frequentes), o intercâmbio de informações operacionais entre as autoridades dos vários Estados-Membros responsáveis por supervisionar o bom desempenho das empresas e o recurso a registos electrónicos de modo a reduzir os custos administrativos;
- Estabelecer disposições comuns que assegurem que as empresas dispõem de um estabelecimento efectivo e estável, com vista a reduzir a distorção da concorrência pelas denominadas “empresas-apartado”;
- Harmonizar os indicadores usados para avaliar a capacidade financeira das empresas, bem como o nível dos exames de capacidade profissional;
- Assegurar que os titulares de certificados de capacidade profissional dirigem efectivamente a actividade de transportes e não são meros “testas de ferro” para a obtenção de uma autorização.

Todas as observações transmitidas à Comissão durante o processo de consulta foram tomadas em consideração. Várias delas permitiram melhorar a proposta em anexo e a avaliação do impacto. A Comissão alargou assim o espectro das opções a avaliar, de modo a reflectir os vários pontos de vista expressos. A Comissão resolveu também não dar seguimento à ideia de substituir o requisito da capacidade financeira por um seguro obrigatório de responsabilidade profissional, considerada por várias partes interessadas insuficientemente amadurecida.

O resumo das respostas recebidas no contexto da consulta pública, o texto das respostas individuais e a acta da audição de 7 de Novembro de 2006 estão disponíveis no sítio *web* http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

2.2. Obtenção e utilização de competências especializadas

Para a consulta pública, a Comissão apoiou-se no parecer independente do Professor Brian Bayliss, co-presidente em 1994 de uma comissão de inquérito que elaborou na altura um relatório exaustivo sobre o estado de adiantamento do mercado interno do transporte rodoviário de mercadorias e o trabalho ainda a fazer para o realizar.

2.3. Avaliação de impacto

A avaliação de impacto realizada para preparar a presente proposta incidiu na reformulação dos requisitos de acesso à actividade e ao mercado, tendo em conta as suas relações e imbricações. A análise assentou em estudos efectuados em 2004, 2005 e 2006 e procurou-se especialmente ajustar o seu âmbito às reacções dos interessados e adaptar a proposta em anexo às suas conclusões.

Avaliaram-se cinco opções políticas:

- 1) A opção “manutenção do *statu quo*” manteria inalterada a regulamentação actualmente aplicável ao transporte rodoviário. Os problemas identificados no início da presente exposição persistiriam, podendo mesmo vir a agravar-se com a abertura do mercado da cabotagem a todos os Estados-Membros.
- 2) A “opção não regulamentar, de simplificação técnica” fundiria e reformularia os cinco actos legislativos comunitários em três actos. Forneceria aos Estados-Membros e ao sector orientações não vinculativas para a sua aplicação. Esta opção seria fácil de pôr em prática, mas pouco susceptível de reduzir as disparidades existentes entre as regras nacionais e, logo, de solucionar os principais problemas identificados.
- 3) A opção “harmonização” transformaria a actual directiva e os quatro regulamentos em três regulamentos, de modo a harmonizar mais os requisitos de acesso à profissão, aumentar a clareza jurídica em matéria de cabotagem e melhorar a aplicação da legislação. Esta opção contribuiria para uma concorrência leal, melhoraria o cumprimento das regras aplicáveis ao transporte rodoviário, nomeadamente em matéria de segurança, e elevaria o nível profissional médio do sector.
- 4) A opção “normas de qualidade superiores” introduziria progressivamente requisitos de capacidade financeira mais exigentes e a formação contínua obrigatória dos gestores de transportes das empresas. A curto prazo, esta opção tornaria proporcionalmente mais difícil o acesso das pequenas empresas ao mercado. A longo prazo, favoreceria os operadores mais eficientes, com vantagens para toda a sociedade.
- 5) A opção “liberalização” abriria mais a cabotagem à concorrência e liberalizaria os serviços internacionais regulares de autocarro. Esta opção reduziria alguns preços do transporte, sem necessariamente aumentar a eficácia socioeconómica do sector rodoviário, dada a ausência de uma harmonização prévia mais acentuada, incluindo em matéria fiscal e social. Esta opção comportaria o risco de perda de postos de trabalho em certos países. Em qualquer caso, atendendo à amplitude provável dos seus impactos, seria necessário efectuar uma análise mais exaustiva e esta opção sairia do quadro de simplificação em que inscreve a presente proposta.

Tendo em conta estes resultados, a presente proposta espelha a opção 3, “harmonização”. O resumo da avaliação de impacto e o seu relatório completo acompanham a presente proposta. A avaliação de impacto mostra que o regulamento proposto, combinado com os dois regulamentos relativos ao acesso ao mercado apresentados em paralelo, reduzirá as distorções da concorrência, reforçará o cumprimento das normas em matéria social e de segurança rodoviária pelos transportadores e permitirá uma redução dos custos administrativos dos Estados-Membros na ordem de 190 milhões de euros por ano⁵.

⁵ Total UE 27.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS

3.1. Síntese da acção proposta

O regulamento proposto define os requisitos a preencher pelas empresas para serem autorizadas a exercer a actividade de transportador rodoviário. Clarifica as disposições legislativas em vigor, completando-as, tendo em vista reforçar a coerência global e garantir uma aplicação efectiva e homogénea. O regulamento introduz:

- a responsabilidade do gestor de transportes que “empresta” o seu certificado de capacidade profissional a uma empresa para esta obter uma autorização, bem como um enquadramento mais rigoroso das suas relações com a empresa;
- os critérios a preencher para assegurar que as empresas são estabelecidas de forma estável e efectiva nos Estados-Membros e que o seu comportamento possa, assim, ser correctamente fiscalizado pelas autoridades nacionais que as autorizaram a exercer a actividade;
- indicadores financeiros comparáveis para avaliar a capacidade financeira das empresas, uma formação mínima obrigatória de 140 horas a anteceder o exame que atesta a capacidade profissional, a efectuar por todos os candidatos, e a acreditação dos centros de formação e de exame;
- a obrigação de as autoridades advertirem os transportadores que constatem terem deixado de preencher os requisitos de idoneidade, capacidade financeira ou capacidade profissional e, caso estes não regularizem a situação num determinado prazo, lhes imponham sanções administrativas, que vão da retirada da autorização à desqualificação do respectivo gestor de transportes;
- o reconhecimento mútuo pelos Estados-Membros das infracções às regras comunitárias aplicáveis ao transporte rodoviário. Esse reconhecimento servirá para contabilizar as infracções graves e repetidas, independentemente do local em que sejam cometidas, as quais, a partir de determinado limiar, podem pôr em causa a idoneidade do transportador e expô-lo às sanções mencionadas acima;
- registos electrónicos interconectados entre todos os Estados-Membros, de modo a reduzir os custos administrativos inerentes ao acompanhamento e à fiscalização das empresas e a facilitar o intercâmbio de informações entre Estados-Membros;
- a supressão progressiva de certos regimes derogatórios que, sendo deixados ao critério dos Estados-Membros, são aplicados às empresas de forma dispar. Estes regimes deixaram de se justificar e falseiam a concorrência, prejudicando a grande maioria das empresas, que deles não beneficia.

3.2. Base jurídica

O regulamento proposto, que revoga a Directiva 96/26/CE, tem por base o artigo 71.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia.

3.3. Princípio da subsidiariedade

O principal objectivo da proposta é harmonizar as regras nacionais aplicáveis às empresas para aceder à actividade e, assim, reforçar a eficácia do mercado interno. Esta harmonização não pode ser efectuada pelos Estados-Membros por si sós. Além disso, a proposta destina-se a melhorar o intercâmbio de informações entre as autoridades dos Estados-Membros que controlam a conformidade com as regras de acesso à actividade. Esta medida apenas pode ser posta em prática pelos Estados-Membros de forma parcelar e numa base bilateral. É, por conseguinte, necessário adoptar medidas comunitárias, dada a impossibilidade de um Estado-Membro ou grupo de Estados-Membros resolverem de forma satisfatória os problemas identificados.

3.4. Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelas seguintes razões:

- define requisitos comuns, mas não impede os Estados-Membros de adoptarem os seus próprios requisitos de acesso à actividade;
- o único limite a essa possibilidade decorre do princípio da liberdade de estabelecimento e da necessidade de assegurar o reconhecimento mútuo de certos certificados, mas a proposta não introduz qualquer alteração de fundo nas disposições em vigor;
- a proposta deixa ao critério dos Estados-Membros dois métodos de comprovação da capacidade financeira das empresas (indicadores financeiros ou garantia bancária);
- as obrigações impostas às autoridades nacionais que autorizam o exercício da actividade respeitam o seu poder discricionário, nomeadamente no que se refere à verificação e apreciação das infracções. Inspirando-se na jurisprudência do Tribunal de Justiça, no seu acórdão de 13 de Setembro de 2005⁶, a proposta define uma abordagem comum para a imposição de sanções administrativas, designadamente a retirada da autorização. No entanto, atendendo à natureza dissuasiva destas sanções, o regulamento não prevê outras sanções de natureza penal ou pecuniária, deixando esta matéria ao critério dos Estados-Membros.

Observe-se, finalmente, que a harmonização dos requisitos para o exercício da actividade não pode ser limitada apenas às empresas licenciadas para o transporte internacional. Com efeito, com a realização do mercado interno, os mercados nacionais deixaram de estar separados:

⁶ Processo C-176/03. Neste acórdão, o Tribunal explica que o legislador comunitário pode tomar medidas relacionadas com o direito penal dos Estados-Membros quando a aplicação de sanções penais constitui uma medida indispensável para lutar contra os atentados graves ao ambiente.

- Alguns Estados-Membros não estabelecem qualquer distinção entre as autorizações emitidas para um transporte internacional e as emitidas para um transporte puramente nacional;
- Nos outros Estados-Membros, as empresas autorizadas unicamente a efectuar transportes nacionais concorrem com as empresas de outros Estados-Membros que efectuam serviços de cabotagem;
- As empresas licenciadas para o transporte internacional passam a operar no mercado nacional quando, por razões conjunturais, não encontram clientes interessados em transportar mercadorias para outros Estados-Membros.

O regulamento proposto, tal como a directiva em vigor, abrange, por conseguinte, todos os transportes, incluindo o transporte nacional.

3.5. Escolha do instrumento

O principal objectivo da revisão das regras de acesso à actividade de transportador rodoviário é assegurar uma aplicação mais eficaz e menos díspar dessas regras. O regulamento, que permite uma aplicação directa e mais homogénea, é, por conseguinte, o instrumento mais indicado. O regulamento permitirá aumentar a transparência, além de reduzir certos custos administrativos. Esta opção revela-se tanto mais pertinente quanto o acesso à actividade é a condição de base do acesso ao mercado e que, neste último domínio, o regulamento é o instrumento utilizado desde 1992.

3.6. Implicações orçamentais

A proposta não tem incidências no orçamento da Comunidade.

3.7. Espaço Económico Europeu

O regulamento proposto incide sobre matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

4. DISPOSIÇÕES PROPOSTAS

4.1. Reposição de disposições

A proposta completa e revê as regras em vigor aplicáveis ao acesso à actividade de transportador rodoviário. Repõe, por conseguinte, vários princípios e disposições da Directiva 96/26/CE:

- Os três requisitos a preencher por uma empresa que pretenda aceder à actividade (idoneidade, capacidade profissional, capacidade financeira) (artigo 3.º);
- O reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, de modo a facilitar a liberdade de estabelecimento (artigos 18.º a 20.º);
- O modelo de certificado de capacidade profissional (anexo II) e a lista das matérias a conhecer para obter tal certificado (anexo I).

O recurso à reformulação, com base no Acordo Interinstitucional de 28 de Novembro de 2001 para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos actos jurídicos, não teria, contudo, permitido introduzir a clareza jurídica necessária. Estes princípios e disposições constituem um acervo que não deve ser posto em causa. A Comissão convida, por conseguinte, o Parlamento Europeu e o Conselho a darem a devida atenção a este aspecto e a exercerem as suas prerrogativas relativamente às novas disposições, apresentadas a seguir.

4.2. Novas disposições

4.2.1. Clarificação das definições e actualização do âmbito de aplicação

O artigo 1.º completa a lista das definições para facilitar uma aplicação mais uniforme. O artigo 2.º define um novo âmbito de aplicação, coerente com a demais legislação aplicável ao transporte rodoviário, passando a abranger todos os veículos com mais de 3,5 toneladas e limitando as derrogações a determinados transportes claramente identificados noutros actos comunitários.

4.2.2. Requisito de estabelecimento

Os artigos 3.º e 5.º estabelecem normas comuns para que apenas as empresas que dispõem de um estabelecimento efectivo e estável possam ser autorizadas a exercer a actividade. O objectivo é sujeitar todas as empresas ao mesmo grau de controlo e evitar que algumas delas escapem às acções de fiscalização das autoridades dos Estados-Membros em que estão estabelecidas. Nos termos do artigo 5.º, um estabelecimento estável e efectivo implica a existência de um escritório, de veículos matriculados e de um centro de exploração.

4.2.3. Responsabilização do gestor de transportes

O artigo 4.º especifica as relações entre a pessoa (o “gestor de transportes”) que dispõe da capacidade profissional necessária e a empresa cuja actividade de transportes deve dirigir. Essa pessoa deve fazer parte do pessoal da empresa e ser por esta remunerada. Atendendo a que deve dirigir efectivamente e em permanência a actividade de transportes da empresa, essa pessoa tem de assumir as consequências das suas decisões e torna-se, por conseguinte, responsável pelas infracções cometidas no quadro das actividades que dirige. Essa responsabilidade corresponde à que prevê o regulamento, mas não prejudica a responsabilidade penal ou financeira definida na legislação de cada Estado-Membro. A possibilidade reservada aos transportadores em nome individual de recorrerem a outro gestor de transportes para se habilitarem ao exercício da actividade é regulamentada, tendo nomeadamente em vista reforçar a sua independência em relação aos transportadores de maior dimensão que lhes entregam carregamentos e protegê-los, assim, da prática do assalariamento disfarçado.

4.2.4. Especificação dos requisitos de idoneidade a satisfazer

O artigo 6.º enumera as disposições da regulamentação comunitária cujo incumprimento grave pode significar que deixou de estar preenchido o requisito de idoneidade, ainda que as infracções sejam cometidas noutros Estados-Membros. Indica também que, a partir de um certo nível de reincidência, as infracções menores podem ser consideradas graves e atribui à Comissão competências de execução para estabelecer uma lista comum de infracções. Essa lista é condição prévia de qualquer troca organizada de informações entre Estados-Membros e da definição de limiares comuns a partir dos quais uma autorização deve ser retirada.

4.2.5. Novos indicadores para avaliar a capacidade financeira de uma empresa

O artigo 7.º introduz indicadores mais precisos para avaliar a capacidade financeira de uma empresa. As empresas ou os Estados-Membros dispõem de duas opções: ou os activos circulantes e o rácio de liquidez reduzida (de acordo com a terminologia da quarta directiva contabilística)⁷ estabelecidos a partir das contas anuais da empresa respeitam certos limiares, ou a empresa faz prova da sua capacidade financeira através de uma garantia bancária. Os indicadores financeiros propostos são os correntemente utilizados em análise financeira para avaliar a capacidade de uma empresa para saldar as suas dívidas de curto prazo.

4.2.6. Melhoria da capacidade profissional

O artigo 8.º introduz uma abordagem comum, que combina a formação com um exame obrigatório para verificar a capacidade profissional, aplicável a todos os candidatos, incluindo os que já têm experiência profissional e os que são detentores de diploma. Prevê também um sistema mínimo de acreditação dos centros de exame e dos centros de formação e promove a troca de experiências entre Estados-Membros nesta matéria. Finalmente, elimina a possibilidade de os Estados-Membros estabelecerem diferentes níveis de qualificação segundo o tipo de transporte (internacional ou não). De facto, os candidatos a dirigir actividades de transporte terão seguramente, ao longo da sua vida profissional, a oportunidade de gerir operações de transportes entre diferentes Estados-Membros.

4.2.7. Melhoria do acompanhamento e da fiscalização

Os artigos 9.º, 10.º, 11.º e 13.º clarificam e reforçam o papel das autoridades designadas pelos Estados-Membros para fiscalizar o cumprimento efectivo, pelas empresas, dos requisitos estabelecidos no regulamento. Estes artigos introduzem princípios comuns, que visam garantir uma maior transparência e comparabilidade e, em última instância, a credibilidade das regras de acesso à actividade. Os artigos 10.º e 12.º estabelecem os prazos a cumprir por essas autoridades para a instrução dos processos e os prazos concedidos às empresas para regularizarem a sua situação, antes de incorrerem em sanções. O artigo 12.º prevê que as autoridades competentes advirtam as empresas em risco de deixarem de preencher os requisitos previstos no regulamento. O artigo 21.º define o leque de sanções administrativas, que vão da retirada parcial da autorização à desqualificação do gestor de transportes. Em matéria de controlo, o artigo 11.º prevê controlos focalizados, que os Estados-Membros poderão efectuar em substituição de controlos sistemáticos mais frequentes que os controlos quinquenais em vigor. Com efeito, o método dos controlos focalizados, em que apenas são visadas as empresas identificadas como empresas de risco, já deu provas da sua eficácia em detectar infracções e reduzir os custos administrativos.

⁷ Quarta Directiva 78/660/CEE do Conselho, de 25 de Julho de 1978, relativa às contas anuais de certas formas de sociedades.

4.2.8. Simplificação e cooperação administrativa

O artigo 15.º prevê a introdução de um registo electrónico das empresas em cada Estado-Membro, o qual deverá ser interconectado a nível europeu até finais de 2010, no respeito das regras de protecção dos dados pessoais. Tais registos já existem em muitos Estados-Membros, tendo comprovado a sua eficácia na redução dos custos administrativos de fiscalização das empresas. O artigo 16.º recorda as principais regras aplicáveis em matéria de protecção de dados pessoais, nos termos da Directiva 95/46/CE. O artigo 17.º prevê a designação de pontos de contacto nacionais a utilizar no intercâmbio de informações, bem como os procedimentos a aplicar (definidos em pormenor nas propostas de regulamento adoptadas em paralelo com a presente proposta).

4.2.9. Diversos

As outras alterações de fundo incidem em disposições gerais decorrentes das modificações supramencionadas, nomeadamente para especificar o período transitório aplicável e ir progressivamente eliminando direitos adquiridos injustificados, as regras aplicáveis em matéria de comitologia e os relatórios a elaborar para um acompanhamento mais rigoroso a nível nacional e comunitário.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 71º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Após ter consultado a Autoridade Europeia para a Protecção de Dados,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado³,

Considerando o seguinte:

- (1) A realização de um mercado interno do transporte rodoviário com condições de concorrência equitativas obriga à aplicação uniforme de regras comuns para o acesso à actividade de transportador rodoviário de mercadorias ou de passageiros, a seguir designada "actividade de transportador rodoviário". Essas regras comuns poderão contribuir para aumentar o nível de qualificação profissional dos transportadores, racionalizar o mercado, melhorar a qualidade do serviço prestado, no interesse dos transportadores, dos clientes e da economia em geral, e aumentar a segurança rodoviária. Concorrerão também para promover o exercício efectivo do direito de estabelecimento dos transportadores.
- (2) A Directiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1996, relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, com o objectivo de favorecer o exercício efectivo da liberdade de estabelecimento desses transportadores no domínio dos transportes nacionais e

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

internacionais⁴, estabeleceu condições mínimas para o acesso à actividade de transportador rodoviário e o reconhecimento mútuo dos documentos necessários para o efeito. A experiência adquirida, a avaliação do impacto e os diversos estudos realizados vieram, contudo, demonstrar que a directiva é aplicada de forma muito dispar pelos Estados-Membros. Essa disparidade tem várias consequências negativas, nomeadamente a distorção da concorrência, uma certa opacidade do mercado, um nível de controlo desigual e o risco de as empresas com um baixo grau de qualificação profissional serem negligentes ou menos cumpridoras das regras de segurança rodoviária e no domínio social, o que pode prejudicar a imagem do sector.

- (3) Essas consequências são tanto mais negativas quanto podem prejudicar o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário. O acesso ao mercado dos transportes internacionais de mercadorias e a certas operações de cabotagem está, com efeito, aberto às empresas de toda a Comunidade. A única condição imposta a estas empresas é que disponham de uma licença comunitária, a qual pode ser obtida logo que estas preencham os requisitos de acesso à actividade de transporte rodoviário, nos termos do Regulamento (CE) n.º.../... para o transporte de mercadorias e do Regulamento (CE) n.º.../... para o transporte de passageiros.
- (4) É, por conseguinte, conveniente modernizar as actuais regras de acesso à actividade de transportador rodoviário, de modo a garantir uma aplicação mais homogénea e eficaz. Atendendo a que o cumprimento dessas regras constitui a principal condição de acesso ao mercado comunitário e que, nesta matéria, os instrumentos comunitários aplicáveis são regulamentos, o regulamento é o instrumento mais adequado para governar o acesso à actividade.
- (5) No interesse de uma concorrência leal, as regras comuns para o exercício da actividade devem ser aplicadas o mais possível a todas as empresas. Contudo, não é necessário incluir no presente regulamento as empresas que efectuem exclusivamente transportes com fraca incidência no mercado.
- (6) Competirá ao Estado-Membro de estabelecimento assegurar que as empresas preenchem em permanência os requisitos previstos no presente regulamento, de modo a que, se necessário, o Estado-Membro possa decidir suspender ou retirar a autorização que lhes permite operar no mercado. O cumprimento adequado e um controlo fiável dos requisitos de acesso à actividade exigem que as empresas tenham um estabelecimento estável e efectivo.
- (7) É conveniente que as pessoas singulares que preenchem os requisitos de idoneidade e de capacidade profissional exigidos sejam claramente identificadas e designadas perante as autoridades competentes. Essas pessoas, designadas "gestores de transportes", devem ser as que dirigem em permanência e efectivamente a actividade de transportes das empresas de transporte rodoviário. É conveniente especificar em que condições se considera que uma pessoa assume a direcção contínua e efectiva da actividade de transportes numa empresa.

⁴ JO L 124 de 23.5.1996, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

- (8) Para preencher o requisito de idoneidade, o gestor de transportes não pode ter sido objecto de condenações penais graves nem de sanções graves, nomeadamente por violação da regulamentação comunitária aplicável ao transporte rodoviário. Nos domínios abrangidos pela regulamentação comunitária, é necessária uma definição comum dos tipos de infracções e respectivos níveis de gravidade, susceptíveis de pôr em causa a idoneidade de uma empresa.
- (9) As empresas de transporte rodoviário devem dispor de uma capacidade financeira mínima para assegurar o seu bom funcionamento e gestão. O actual método, que consiste num limite mínimo de capital e reservas, cria muitas incertezas quanto aos recursos financeiros a ter em conta e não oferece garantias de que a empresa tenha capacidade para fazer face às suas obrigações de curto prazo. É conveniente recorrer a outros indicadores financeiros, melhor definidos e mais pertinentes, que podem ser estabelecidos com base nas contas anuais. As empresas que o desejem devem ter a possibilidade de comprovar a sua capacidade financeira através de uma garantia bancária, o que pode representar um método mais simples e menos dispendioso.
- (10) Com um nível elevado de qualificação profissional será possível melhorar a eficácia socioeconómica do sector de transporte rodoviário. Convém, por conseguinte, que os candidatos à função de gestor de transportes sigam formações de qualidade. Para garantir requisitos mais homogêneos em matéria de formação e de exame, bem como condições transparentes para os candidatos, os centros de exame e de formação deverão ser acreditados pelos Estados-Membros, de acordo com critérios que lhes compete definir. Por razões de equidade e de transparência, é igualmente conveniente que todos os candidatos obtenham aprovação em exame, incluindo aqueles que, por disporem de experiência ou de um diploma, possam ficar isentos da formação inicial obrigatória. Desde o estabelecimento do mercado interno, os mercados nacionais deixaram de estar separados. Assim, os candidatos à direcção de actividades de transporte devem ter os conhecimentos necessários para gerir operações de transporte nacionais e internacionais. A lista das matérias a conhecer para obter o certificado de capacidade profissional e as modalidades de organização dos exames podem evoluir com o progresso técnico, sendo conveniente prever a possibilidade de as actualizar.
- (11) Para atingir o objectivo de uma concorrência leal e de um transporte rodoviário plenamente cumpridor das regras, é necessário um nível homogêneo de fiscalização e de acompanhamento pelos Estados-Membros. As autoridades nacionais responsáveis pela fiscalização das empresas e da validade das autorizações têm, neste contexto, um papel crucial a desempenhar, sendo conveniente assegurar que tomam as medidas adequadas que se mostrem necessárias, nomeadamente a suspensão ou retirada da autorização, ou a declaração de inaptidão dos gestores de transportes negligentes ou desonestos. As empresas devem, contudo, ser previamente advertidas e dispor de um prazo razoável para regularizar a situação, antes de incorrerem em sanções.
- (12) Com uma cooperação administrativa mais organizada entre Estados-Membros é possível aumentar a eficácia da fiscalização das empresas que operam em vários Estados-Membros e reduzir os custos administrativos. Com a criação de registos electrónicos das empresas interconectados ao nível europeu, no respeito das regras comunitárias de protecção dos dados pessoais, não só a cooperação será mais fácil como os custos dos controlos baixarão, tanto para as empresas como para as administrações. A grande maioria dos Estados-Membros já dispõe de registos

electrónicos nacionais. Também existem infra-estruturas de interconexão entre Estados-Membros. O recurso mais sistemático a estes registos nacionais de empresas e à sua interconexão ao nível europeu poderá, por conseguinte, processar-se com custos mínimos, com a vantagem de contribuir para uma considerável redução dos custos administrativos dos controlos, além de aumentar a sua eficácia.

- (13) Alguns dos dados sobre infracções e sanções contidos nos registos são dados pessoais. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, tomar as medidas necessárias para que seja respeitada a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados⁵, nomeadamente no que diz respeito ao controlo do tratamento desses dados pela autoridade pública, ao direito de informação das pessoas em causa, bem como ao seu direito de acesso e oposição. Para efeitos do presente regulamento, será necessário conservar esse tipo de dados por um período mínimo de dois anos, de modo a evitar que empresas inibidas de exercer a actividade se estabeleçam noutros Estados-Membros.
- (14) A interconexão dos registos nacionais é essencial para permitir um intercâmbio de informações rápido e eficaz entre Estados-Membros e garantir que os transportadores estabelecidos num Estado-Membro não cederão à tentação de cometer, ou assumir o risco de cometer, infracções graves noutros Estados-Membros. Esta interconexão exige uma definição comum do formato específico dos dados a trocar e dos procedimentos técnicos de intercâmbio.
- (15) Para o intercâmbio de informações entre Estados-Membros ser eficaz, devem ser designados pontos de contacto nacionais e especificados determinados procedimentos comuns no que se refere a prazos e à natureza das informações mínimas a transmitir.
- (16) Para facilitar a liberdade de estabelecimento, é conveniente admitir como prova suficiente de idoneidade, para efeitos do acesso às actividades em causa num Estado-Membro de acolhimento, a apresentação de documentos adequados emitidos por uma autoridade competente do país de proveniência do transportador rodoviário, verificando simultaneamente se as pessoas em causa não foram declaradas inaptas a exercer a actividade nos Estados-Membros de proveniência.
- (17) No que se refere à capacidade profissional, o Estado-Membro de estabelecimento deverá admitir como prova suficiente o modelo único de certificado emitido de acordo com as disposições do presente regulamento, de modo a facilitar a liberdade de estabelecimento.
- (18) É necessário um acompanhamento mais estreito da aplicação das disposições do presente regulamento a nível comunitário, o que pressupõe a apresentação pela Comissão de relatórios periódicos sobre a idoneidade, a capacidade financeira e a competência profissional das empresas do sector do transporte rodoviário, com base em relatórios elaborados a partir dos registos nacionais.

⁵ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (19) É conveniente os Estados-Membros preverem as sanções aplicáveis em caso de incumprimento das disposições do presente regulamento. Essas sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (20) Atendendo a que os objectivos da medida prevista, ou seja, a actualização das regras de acesso à actividade de transportador rodoviário, tendo em vista assegurar uma aplicação mais homogénea e comparável nos Estados-Membros, não podem ser adequadamente realizados pelos Estados-Membros, sendo, por conseguinte, melhor realizados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, de acordo com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio de proporcionalidade enunciado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (21) As medidas necessárias à aplicação do presente regulamento deverão ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁶.
- (22) É conveniente conferir poderes à Comissão para estabelecer a lista das categorias, tipos e grau de gravidade das infracções que implicam deixar de estar preenchido o requisito de idoneidade e adaptar ao progresso técnico os anexos do presente regulamento relativos, respectivamente, aos conhecimentos a ter em consideração para o reconhecimento da capacidade profissional pelos Estados-Membros e ao modelo de certificado de capacidade profissional, bem como estabelecer a lista das infracções mais graves, que implicam a suspensão ou a retirada da autorização de exercício da actividade, ou a declaração de inaptidão. Estas medidas, que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento ou a completá-lo, mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, devem ser adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE. Por razões de eficácia, no caso da actualização do modelo de certificado de capacidade profissional, os prazos normalmente aplicáveis no quadro do procedimento de regulamentação com controlo devem ser abreviados.
- (23) A Directiva 96/26/CE deve, por conseguinte, ser revogada.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

⁶ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e definições

1. O presente regulamento rege o acesso à actividade de transportador rodoviário e o exercício dessa actividade.
2. Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - a) “Actividade de transportador rodoviário”, a actividade de transporte de passageiros ou de transporte de mercadorias por estrada;
 - b) “Actividade de transportador rodoviário de mercadorias”, a actividade das empresas que efectuem transportes de mercadorias por conta de outrem, por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos;
 - c) “Actividade de transportador rodoviário de passageiros”, a actividade das empresas que efectuem transportes de passageiros, oferecidos ao público ou a certas categorias de utentes contra um preço pago pela pessoa transportada ou pelo organizador do transporte, por meio de veículos automóveis que, pelo seu tipo de construção e equipamento, sejam aptos para o transporte de mais de nove pessoas, incluído o condutor, e se encontrem afectos a essa utilização;
 - d) “Empresa”, qualquer pessoa singular ou colectiva, com ou sem fins lucrativos, qualquer associação ou agrupamento de pessoas sem personalidade jurídica, com ou sem fins lucrativos, e qualquer organismo dependente de uma autoridade pública, quer seja dotado de personalidade jurídica própria quer dependa de uma autoridade dotada dessa personalidade;
 - e) “Gestor de transportes”, uma pessoa singular empregada por uma empresa ou, se a empresa for uma pessoa singular, essa mesma pessoa ou outra pessoa singular por ela designada por contrato, e que dirige de forma efectiva e permanente a actividade de transportes da empresa;
 - f) “Autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário”, uma decisão administrativa que autoriza uma empresa que preenche os requisitos previstos no presente regulamento a exercer a actividade de transportador rodoviário;
 - g) “Autoridade competente para autorizar o exercício da actividade”, a autoridade de um Estado-Membro, a nível nacional, regional ou local, que verifica se a empresa preenche os requisitos previstos no presente regulamento, e que está habilitada a emitir, suspender ou retirar a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário;

- h) “Estado-Membro de estabelecimento”, o Estado-Membro em que pretende estabelecer-se uma empresa, quer o seu gestor de transportes provenha ou não de outro país;
- i) “Estado-Membro de proveniência”, o Estado-Membro em que anteriormente residia ou exercia a sua actividade o gestor de transportes de uma empresa que pretende estabelecer-se noutro Estado-Membro.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável a todas as empresas estabelecidas na Comunidade que exercem a actividade de transportador rodoviário. É igualmente aplicável às empresas que pretendam exercer a actividade de transportador rodoviário.
2. Em derrogação ao n.º 1, o presente regulamento não é aplicável:
 - a) Às empresas que exercem a actividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos cuja massa máxima autorizada não exceda 3,5 toneladas. Todavia, os Estados-Membros podem reduzir este limite para a totalidade ou parte das categorias de transportes;
 - b) Às empresas que efectuam exclusivamente certos transportes rodoviários de passageiros com fins não comerciais, cuja actividade principal não seja a de transportador rodoviário de passageiros e cujos veículos sejam conduzidos por pessoal da empresa.

Artigo 3.º

Requisitos de acesso à actividade de transportador rodoviário

As empresas que exercem ou pretendam exercer a actividade de transportador rodoviário devem preencher os requisitos seguintes:

- a) Estar estabelecidas efectivamente e de forma estável num Estado-Membro;
- b) Ser idóneas;
- c) Ter a capacidade financeira apropriada;
- d) Ter a capacidade profissional requerida.

As condições a preencher para satisfazer estes requisitos são definidas no capítulo II. O presente regulamento não obsta a que os Estados-Membros imponham condições suplementares a preencher pelas empresas para serem autorizadas a exercer a actividade de transportador rodoviário.

Artigo 4.º

Gestor de transportes

1. As empresas que pretendam exercer a actividade de transportador rodoviário devem designar perante a autoridade competente referida no artigo 9.º pelo menos uma pessoa singular que satisfaça as condições previstas no artigo 3.º, alíneas b) e d). Essa pessoa, denominada gestor de transportes, deve satisfazer as condições seguintes:
 - a) Dirigir efectivamente e em permanência a actividade de transporte da empresa;
 - b) Fazer parte do pessoal e ser remunerada pela empresa ou, se a empresa for uma pessoa singular, ser essa mesma pessoa.
2. Em derrogação ao n.º 1, se uma empresa for uma pessoa singular que não preencha o requisito de capacidade profissional previsto no artigo 3.º, alínea d), as autoridades competentes podem autorizá-la a exercer a actividade de transportador na condição de:
 - a) A empresa designar perante essas autoridades outra pessoa que preencha os requisitos previstos no artigo 3.º, alíneas b) e d), e que esteja habilitada por contrato a desempenhar as funções de gestor de transportes por conta da empresa;
 - b) O contrato que obriga a empresa e o gestor de transportes especificar as funções a desempenhar de forma permanente pelo interessado e indicar as suas responsabilidades enquanto gestor de transportes; as funções a especificar comportarão, nomeadamente, as relacionadas com a manutenção e a reparação dos veículos, a verificação dos contratos e dos documentos de transporte, a contabilidade, a distribuição dos carregamentos pelos motoristas e pelos veículos e a verificação dos procedimentos de segurança;
 - c) A pessoa designada não dirigir, na qualidade de gestor de transportes, a actividade de transportes de mais de quatro empresas distintas efectuada com uma frota total máxima de doze veículos;
 - d) A pessoa designada ser independente das empresas que lhe confiam a execução de transportes ou realizam transportes por sua conta.
3. O gestor de transportes deixa de preencher o requisito de idoneidade na acepção do presente regulamento se, no âmbito das actividades de transporte que dirige, tiverem sido cometidas infracções graves, ou repetidas para além de certo limite, que se subsumam ao previsto no n.º 1 do artigo 6.º.

CAPÍTULO II

Requisitos a preencher

Artigo 5.º

Condições relativas ao requisito de estabelecimento

Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, alínea a), a empresa deve estar estabelecida efectivamente e de forma estável no território do Estado-Membro que lhe concede, através de uma autoridade competente, a autorização de exercício da actividade. Para o efeito, a empresa deve:

- a) Dispor de um estabelecimento, localizado nesse Estado-Membro, com instalações em que conserva os documentos da empresa, nomeadamente todos os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal e qualquer outro documento a que a autoridade competente para autorizar o exercício da actividade deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento;
- b) Dispor de veículos em propriedade plena ou a outro título, nomeadamente em virtude de um contrato de compra a prestações, de um contrato de aluguer ou de um contrato de locação financeira (*leasing*), ou em virtude de um contrato de compra e venda, matriculados e utilizados nesse Estado-Membro;
- c) Dispor de um centro de exploração, localizado nesse Estado-Membro, com os equipamentos necessários, nomeadamente lugares de estacionamento de veículos em número suficiente para serem utilizados regularmente pelos seus veículos.

Artigo 6.º

Condições relativas ao requisito de idoneidade

1. Para efeitos do artigo 3.º, alínea b), uma empresa preenche o requisito de idoneidade se os seus dirigentes não tiverem sido objecto de condenações penais por crimes graves nem de condenações em matéria de direito comercial e direito de falência e exercerem a sua actividade de boa fé e no respeito da regulamentação aplicável ao transporte rodoviário e da deontologia profissional.

Os Estados-Membros definirão as condições especiais a satisfazer pela empresa nos termos do presente regulamento para preencher o requisito de idoneidade. Os Estados-Membros devem prever que a empresa preenche o referido requisito:

- a) Se nenhum motivo sério colocar em dúvida a sua idoneidade;
- b) Se a pessoa ou pessoas singulares nomeadas gestores de transportes nos termos do artigo 4.º não tiverem sido objecto, num Estado-Membro, de condenações ou sanções por infracções graves ou por infracções menores repetidas à regulamentação comunitária, nomeadamente nos seguintes domínios:

- i) períodos de condução e de repouso dos condutores, tempo de trabalho e instalação e utilização dos aparelhos de controlo;
 - ii) pesos e dimensões máximos dos veículos comerciais afectos ao tráfego internacional;
 - iii) qualificação inicial e formação contínua dos motoristas;
 - iv) inspecção técnica dos veículos comerciais na estrada e inspecções técnicas anuais obrigatórias dos veículos a motor;
 - v) acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias ou, consoante o caso, ao mercado do transporte de passageiros;
 - vii) segurança do transporte rodoviário de mercadorias perigosas;
 - viii) instalação e utilização de limitadores de velocidade em certas categorias de veículos;
 - ix) carta de condução;
 - x) acesso à actividade.
- c) Se ela não tiver sido condenada por infracções graves à regulamentação nacional em vigor relativa às condições de remuneração e de trabalho na actividade, à circulação e à segurança rodoviárias e à responsabilidade profissional.

2. Para efeitos da alínea b) do segundo parágrafo do n.º 1, a Comissão aprovará a lista das categorias, tipos e grau de gravidade das infracções, bem como a frequência de ocorrência acima da qual as infracções menores repetidas implicam que o requisito de idoneidade deixa de estar preenchido. Estas medidas, destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, serão adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 25.º.

Para o efeito, a Comissão aplicará os princípios seguintes:

- a) As categorias e os tipos de infracções correspondem aos mais frequentes;
 - b) O grau de gravidade mais elevado corresponde às infracções que criam um risco grave de morte ou de ferimentos graves;
 - c) A frequência de ocorrência acima da qual infracções menores repetidas são consideradas graves aumenta com o número de motoristas utilizados nas actividades de transporte dirigidas pela pessoa singular em causa.
3. O requisito de idoneidade continuará por preencher enquanto não houver uma medida de reabilitação ou outra medida de efeito equivalente, em conformidade com as disposições nacionais em vigor na matéria.

Artigo 7.º

Condições relativas ao requisito de capacidade financeira

1. Para efeitos do artigo 3.º, alínea c), o requisito de capacidade financeira consiste em dispor dos recursos financeiros necessários para garantir o correcto arranque da actividade e a boa gestão da empresa.
2. O requisito de capacidade financeira é preenchido se a empresa puder cumprir em permanência as suas obrigações reais e potenciais no decurso do exercício anual contabilístico. Para o efeito, a empresa deve provar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe anualmente:
 - a) De activos circulantes de valor pelo menos igual a 9000 euros no caso de ser utilizado um único veículo e a 5000 euros por cada veículo adicional;
 - b) De créditos, valores mobiliários e depósitos bancários e caixa de valor total superior a 80% das dívidas com um prazo de vencimento residual não superior a um ano (rácio de liquidez reduzida $\geq 80\%$).

Para efeitos do presente regulamento, o valor do euro nas divisas nacionais dos Estados-Membros que não participam na terceira fase da União Monetária é fixado quinquenalmente. As taxas a aplicar são as do primeiro dia útil de Outubro, publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*. As taxas entram em vigor em 1 de Janeiro do ano civil seguinte.

As rubricas contabilísticas a que é feita referência nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo são as definidas na Directiva 78/660/CEE do Conselho⁷.

3. Em derrogação ao n.º 2, a autoridade competente pode aceitar que a empresa prove a sua capacidade financeira por meio de uma declaração de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras que se constituem garantes solidários através de uma garantia bancária, ou outro meio similar, nos montantes fixados na alínea a) do n.º 2. A garantia bancária pode ser accionada pela autoridade competente que autoriza o exercício da actividade e só pode ser liberada com o seu acordo.
4. As contas anuais referidas no n.º 2, ou a garantia referida no n.º 3, a verificar são as da entidade económica estabelecida no território do Estado-Membro em que a autorização foi solicitada e não as de outras entidades estabelecidas noutros Estados-Membros.

⁷ JO L 222 de 14.8.1978, p. 11. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 224 de 16.8.2006, p. 1).

Artigo 8.º

Condições relativas ao requisito de capacidade profissional

1. Para efeitos do artigo 3.º, alínea d), o requisito de capacidade profissional é preenchido se a pessoa ou pessoas que o devem preencher nos termos do artigo 4.º possuírem os conhecimentos correspondentes ao nível de formação previsto no anexo I, secção 1, nas matérias nele enumeradas. A capacidade profissional é obtida mediante uma formação que comporte a frequência obrigatória de, pelo menos, 140 horas de aulas e um exame escrito obrigatório, que pode ser completado com um exame oral. Os exames devem ser organizados em conformidade com o disposto no anexo I, secção II.
2. Apenas as autoridades e instâncias acreditadas para o efeito pelos Estados-Membros, de acordo com critérios que os próprios definirão, podem organizar os exames escritos e orais para obtenção da capacidade profissional. Os Estados-Membros devem verificar regularmente se as condições em que as autoridades ou instâncias acreditadas organizam os exames satisfazem o disposto no anexo I.
3. Os Estados-Membros acreditarão, de acordo com critérios que definirão, os organismos aptos a oferecer formações de qualidade aos candidatos a exame, bem como formações contínuas de actualização de conhecimentos aos gestores de transportes que o desejem. Os Estados-Membros devem verificar regularmente se esses organismos continuam a preencher os critérios que presidiram à sua acreditação.
4. Os Estados-Membros podem dispensar da formação obrigatória os candidatos que provem ter, pelo menos, cinco anos de experiência prática ao nível de direcção numa empresa de transportes.
5. Os Estados-Membros podem dispensar os titulares de certos diplomas do ensino superior ou do ensino técnico neles emitidos que impliquem a frequência de cursos sobre as matérias enumeradas na lista constante do anexo I, e que designarão especificamente para o efeito, da formação obrigatória nas matérias abrangidas por aqueles diplomas.
6. A autoridade ou instância referida no n.º 2 emitirá um certificado, o qual será apresentado como prova da capacidade profissional. Este certificado é intransmissível. O certificado é emitido de acordo com o modelo constante do anexo II e deve ostentar o carimbo ou o selo branco da autoridade ou instância acreditada que o emite.
7. A Comissão adaptará os anexos I e II ao progresso técnico. Estas medidas, destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, serão adoptadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 25.º, no que diz respeito ao anexo I, e no n.º 4 do mesmo artigo, no que diz respeito ao anexo II.
8. O intercâmbio de experiências e de informações entre Estados-Membros em matéria de formação, exames e acreditações é vivamente encorajado, principal mas não exclusivamente, no âmbito do comité referido no artigo 25.º e dos organismos que a Comissão possa designar.

CAPÍTULO III

Autorização e fiscalização

Artigo 9.º

Autoridades competentes

1. Cada Estado-Membro designará uma ou várias autoridades encarregadas de assegurar a correcta aplicação do presente regulamento. Essas autoridades competentes devem estar habilitadas a:
 - a) Instruir os pedidos apresentados pelas empresas;
 - b) Autorizar o exercício da actividade e suspender e retirar as autorizações;
 - c) Declarar uma pessoa singular inapta para dirigir, na qualidade de gestor de transportes, a actividade de transportes de uma empresa;
 - d) Proceder aos controlos necessários para verificar se as empresas preenchem os requisitos previstos no artigo 3.º.
2. As autoridades competentes publicarão o conjunto de requisitos a preencher por força do presente regulamento, as outras eventuais disposições nacionais, os procedimentos que devem seguir os candidatos interessados e as notas explicativas correspondentes.

Artigo 10.º

Instrução e registo dos pedidos

1. A autoridade competente concederá a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário às empresas que apresentarem um pedido para o efeito e preencherem os requisitos previstos no artigo 3.º.
2. A autoridade competente inscreverá no registo electrónico referido no artigo 15.º o nome do gestor de transportes designado pela empresa, o endereço do estabelecimento, o número de veículos utilizados e, se a autorização for válida para o transporte internacional, o número de série da licença comunitária e das cópias autenticadas.
3. O prazo de instrução de um pedido de autorização pela autoridade competente deve ser tão rápido quanto possível, não podendo exceder três meses.
4. A partir da data de interconexão dos registos electrónicos nacionais referida no n.º 4 do artigo 15.º, a autoridade competente verificará, a fim de avaliar se uma empresa preenche o requisito da idoneidade, se, nos dois últimos anos, o gestor ou gestores de transportes designados não foram declarados, num Estado-Membro, inaptos a dirigir a actividade de transportes de uma empresa, nos termos do artigo 13.º.

5. As empresas que dispõem de uma autorização de exercício da actividade de transportador devem notificar, no prazo de 28 dias, a autoridade competente que lhes concedeu a autorização das eventuais alterações aos dados referidos no n.º 2.

Artigo 11.º

Controlos

1. As autoridades competentes assegurarão que as empresas que autorizaram a exercer a actividade de transportador satisfazem em permanência os requisitos previstos no artigo 3.º. Para o efeito, verificarão, de cinco em cinco anos, se essas empresas continuam a preencher todos os requisitos.
2. Em complemento das verificações previstas no n.º 1, as autoridades competentes procederão a controlos visando especificamente as empresas classificadas de risco segundo o sistema instaurado pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 9.º da Directiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸. Os Estados-Membros alargarão este sistema de classificação dos riscos a todas as infracções identificadas no artigo 6.º do presente regulamento.
3. A pedido da Comissão, os Estados-Membros procederão aos controlos necessários para verificar se as empresas continuam a preencher os requisitos de acesso à actividade. Os Estados-Membros informarão a Comissão dos resultados dos controlos efectuados na sequência desse pedido, bem como das medidas tomadas caso se tenha verificado que a empresa deixou de preencher os requisitos previstos no presente regulamento.

Artigo 12.º

Procedimento de advertência e de retirada da autorização

1. A autoridade competente retirará ou suspenderá parcial ou provisoriamente a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário às empresas que verifique terem deixado de preencher os requisitos previstos no artigo 3.º, após lhes ter feito uma advertência.
2. A autoridade competente fará uma advertência a uma empresa quando verificar que há o risco de esta deixar de preencher um dos requisitos previstos no artigo 3.º. Caso se verifique que um desses requisitos deixou de ser preenchido, da advertência constará um prazo para a empresa regularizar a sua situação, nos limites seguintes:
 - a) Um prazo não superior a seis meses para a empresa recrutar um substituto do gestor de transportes, se este já não preencher os requisitos de idoneidade ou de capacidade profissional, renovável por seis meses em caso de morte ou de incapacidade física do gestor de transportes;
 - b) Um prazo não superior a seis meses, se a empresa tiver de regularizar a sua situação comprovando que dispõe de um estabelecimento efectivo e estável;

⁸ JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

- c) Um prazo não superior a seis meses, se o requisito de capacidade financeira não estiver preenchido, para a empresa demonstrar, com base num plano financeiro com hipóteses realistas, que o requisito de capacidade financeira passará a estar novamente preenchido em permanência a partir do exercício contabilístico seguinte.
3. No caso das empresas cuja autorização tenha sido parcial ou provisoriamente suspensão ou retirada, a autoridade competente pode exigir que os seus gestores de transportes sigam a formação e se submetam ao exame referido no artigo 8.º antes de ser aplicada qualquer medida de reabilitação.

Artigo 13.º

Declaração de inaptidão do gestor de transportes

1. Em caso de infracções de gravidade comprovada, devido ao seu carácter sistemático e premeditado e às tentativas de dissimulação de factos, a autoridade competente declarará o gestor de transportes da empresa a que foi retirada a autorização inapto a dirigir a actividade de transportes de uma empresa.
2. Enquanto não for aplicada uma medida de reabilitação, o certificado de capacidade profissional, referido no n.º 6 do artigo 8.º, da pessoa declarada inapta para dirigir a actividade de transporte deixa de ser válido em todos os Estados-Membros.

Artigo 14.º

Decisões das autoridades competentes e vias de recurso

1. As decisões tomadas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros ao abrigo do presente regulamento, que comportem o indeferimento de um pedido de acesso à actividade de transportador rodoviário, a suspensão ou retirada de uma autorização em vigor ou a declaração de inaptidão, devem ser fundamentadas.

Essas decisões devem ter em conta as informações disponíveis sobre as infracções cometidas noutros Estados-Membros pela empresa ou por um dos gestores de transportes e que possam pôr em causa a idoneidade da empresa, bem como as outras informações à disposição da autoridade competente.

As decisões devem especificar as medidas de reabilitação aplicáveis em caso de suspensão da autorização ou de declaração de inaptidão.

2. Os Estados-Membros assegurarão que as empresas abrangidas pelo presente regulamento podem interpor recurso para organismos ou instâncias independentes e recorrer às instâncias jurisdicionais contra as decisões referidas no n.º 1. A interposição de recurso, incluindo para um tribunal, não tem efeitos suspensivos.

CAPÍTULO IV

Simplificação e cooperação administrativa

Artigo 15.º

Registos electrónicos nacionais

1. Para efeitos da aplicação do presente regulamento, nomeadamente dos artigos 10.º, 11.º, 12.º, 13.º e 26.º, cada Estado-Membro conservará um registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário autorizadas, por uma autoridade competente por ele designada, a exercer a actividade de transportador rodoviário. O tratamento dos dados contidos nesse registo deve ser efectuado sob o controlo da autoridade pública designada para o efeito. O registo electrónico deve ser acessível em linha a todas as autoridades competentes do Estado-Membro referidas no artigo 9.º. Apenas deve ser acessível a outras entidades se estas estiverem devidamente autorizadas a fiscalizar o transporte rodoviário e a aplicar sanções e se os respectivos funcionários estiverem ajuramentados.

O registo electrónico nacional de um Estado-Membro deve conter os dados seguintes:

- a) Nome e forma jurídica da empresa;
 - b) Endereço do estabelecimento;
 - c) Nome dos gestores de transportes designados para preencherem os requisitos de idoneidade e de capacidade profissional e o nome do representante legal, se este for outra pessoa;
 - d) Tipo de autorização, número de veículos abrangidos e, se for caso disso, o número de série da licença comunitária e das cópias autenticadas;
 - e) Número, categoria e tipo das infracções graves e das infracções menores repetidas a que se refere o n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e que tenham sido objecto de uma sanção nos dois últimos anos;
 - f) Nome das pessoas declaradas inaptas para dirigir a actividade de transportes de uma empresa nos dois últimos anos, bem como as medidas de reabilitação aplicáveis.
2. Os dados das empresas cujas autorizações tenham sido parcial ou provisoriamente suspensas ou retiradas e das pessoas declaradas inaptas a exercer a actividade permanecerão no registo por um período de dois anos. Esses dados devem especificar as razões que motivaram a suspensão ou retirada da autorização ou a declaração de inaptidão.

3. Os Estados-Membros tomarão as disposições necessárias para que todos os dados do registo electrónico sejam actuais e exactos, nomeadamente os referidos nas alíneas e) e f) do n.º 2.
4. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que os registos electrónicos nacionais estejam interconectados a nível da Comunidade o mais tardar em 31 de Dezembro de 2010. A interconexão será efectuada de modo a que qualquer autoridade competente de qualquer Estado-Membro possa consultar o registo electrónico de todos os Estados-Membros.
5. Para efeitos do n.º 4, as modalidades comuns relativas ao formato dos dados trocados e aos procedimentos técnicos de consulta automática dos registos electrónicos dos outros Estados-Membros serão adoptadas pela Comissão de acordo com o procedimento de consulta previsto no n.º 2 do artigo 25.º.
6. A Comissão pode tomar qualquer iniciativa que considere útil para facilitar a aplicação do n.º 4, incluindo o adiamento da data prevista no n.º 4. A decisão de adiamento, que se destina a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, será adoptada pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 4 do artigo 25.º.

Artigo 16.º

Protecção dos dados pessoais

No que respeita à aplicação da Directiva 95/46/CE, os Estados-Membros assegurarão, nomeadamente, que:

- a) As pessoas são informadas do registo ou da possibilidade de transmissão a terceiros de dados que lhes dizem respeito. A informação deve especificar a identidade da autoridade responsável pelo tratamento dos dados, o tipo de dados tratados e os motivos por que o são;
- b) As pessoas têm direito de acesso aos dados que lhes dizem respeito, junto da autoridade responsável pelo seu tratamento. Tal direito deve poder ser exercido sem qualquer impedimento, a intervalos razoáveis e sem demoras nem encargos excessivos quer para a autoridade responsável pelo tratamento dos dados quer para o requerente;
- c) As pessoas têm o direito à rectificação, supressão ou bloqueamento de dados incompletos ou inexactos que lhes digam respeito;
- d) As pessoas têm o direito de se opor, por razões legítimas e imperiosas, ao tratamento de dados que lhes digam respeito. Caso a oposição se justifique, o tratamento deixa de poder incidir nesses dados.

Artigo 17.º

Cooperação administrativa entre os Estados-Membros

1. Um Estado-Membro que verifique ter sido cometida, por uma empresa detentora de uma autorização emitida por uma autoridade competente de outro Estado-Membro, uma infracção cuja gravidade possa implicar a suspensão ou a retirada da autorização em conformidade com o presente regulamento, deve comunicar a esse Estado-Membro todas as informações de que dispõe sobre tal infracção, bem como as sanções que aplicou.
2. Os Estados-Membros designarão 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 transmitirão à Comissão o nome e endereço do ponto de contacto nacional o mais tardar em A Comissão elaborará a lista dos pontos de contacto nacionais e transmiti-la-á aos Estados-Membros.
3. Os Estados-Membros que troquem informações no âmbito do presente regulamento devem utilizar os pontos de contacto nacionais designados em conformidade com o n.º 2.
4. Os Estados-Membros que troquem informações sobre as infracções referidas no n.º 2 do artigo 6.º ou sobre gestores de transportes declarados inaptos devem observar o procedimento e os prazos previstos no n.º 1 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º .../.... ou no n.º 1 do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º .../...., consoante o caso. Um Estado-Membro que receba de outro Estado-Membro notificação de uma infracção deve inscrever essa infracção no seu registo electrónico nacional.

CAPÍTULO V

Reconhecimento mútuo dos certificados e outros títulos

Artigo 18.º

Certidões e outros documentos respeitantes à idoneidade

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 10.º, o novo Estado-Membro de estabelecimento aceitará como prova suficiente de idoneidade para o acesso à actividade de transportador rodoviário uma certidão de registo criminal ou, na falta desta, um documento equivalente, emitido por uma autoridade judiciária ou administrativa competente do ou dos Estados-Membros de proveniência do transportador, comprovativa do preenchimento desse requisito.

2. Um Estado-Membro que exigir dos seus nacionais determinados requisitos de idoneidade cuja prova não possa ser feita pelo documento referido no n.º 1 deve aceitar como prova suficiente, no que respeita aos nacionais dos outros Estados-Membros, uma certidão emitida por uma autoridade judiciária ou administrativa competente do ou dos Estados-Membros de proveniência, comprovativa do preenchimento desses requisitos. A certidão incidirá nos factos precisos tomados em consideração no novo Estado-Membro de estabelecimento.
3. Se o país ou países de proveniência não emitirem o documento exigido nos termos dos n.ºs 1 e 2, este pode ser substituído por uma declaração solene ou sob juramento feita pelo interessado perante uma autoridade judiciária ou administrativa competente ou, eventualmente, um notário do Estado-Membro de proveniência, que certificará a prestação do juramento ou da declaração solene.
4. A data de emissão dos documentos referidos nos n.ºs 2 e 3 não pode exceder três meses à data da sua apresentação. Esta condição vale igualmente para as declarações feitas nos termos do n.º 3.

Artigo 19.º

Certidões de capacidade financeira

Um Estado-Membro que exigir dos seus nacionais outras condições em matéria de capacidade financeira, em complemento das previstas no artigo 7.º, deve aceitar como prova suficiente, para os nacionais de outros Estados-Membros, uma certidão emitida por uma autoridade administrativa competente do ou dos Estados-Membros de proveniência, comprovativa de que tais condições foram satisfeitas. A certidão incidirá nos factos precisos tomados em consideração no novo Estado-Membro de estabelecimento.

Artigo 20.º

Certificados de capacidade profissional

1. Os Estados-Membros admitirão como prova suficiente de capacidade profissional os certificados conformes com o modelo constante do anexo II emitidos pelas autoridades ou instâncias acreditadas para o efeito.
2. Os certificados comprovativos da capacidade profissional, emitidos antes de ... , nos termos das disposições em vigor nessa data, serão equiparados ao certificado cujo modelo consta do anexo II e aceites como prova de capacidade profissional em todos os Estados-Membros. Um Estado-Membro pode, contudo, exigir um documento complementar comprovativo do exercício efectivo da actividade em questão num Estado-Membro durante um período de três anos. À data da apresentação do certificado, essa actividade não deve ter cessado há mais de cinco anos.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 21.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções aplicável às infracções ao presente regulamento e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas sanções. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão esse regime à Comissão, o mais tardar em..., bem como, o mais rapidamente possível, quaisquer alterações que lhe sejam introduzidas.
2. As sanções previstas no n.º 1 devem incluir, nomeadamente, a suspensão provisória ou parcial da autorização de exercício da actividade, a retirada da autorização e a declaração de inaptidão dos gestores de transportes implicados. Devem incluir igualmente a apreensão do veículo utilizado pela empresa que efectua transportes sem a autorização prevista no presente regulamento.
3. A Comissão elaborará a lista das infracções mais graves ao presente regulamento que implicam, pelo menos, a suspensão parcial ou provisória da autorização de exercício da actividade, a retirada da autorização ou a declaração de inaptidão dos gestores de transportes implicados. Esta medida, destinada a alterar elementos não essenciais do presente regulamento completando-o, é adoptada pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 25.º.
4. As infracções referidas no n.º 2 do artigo 6.º serão mutuamente reconhecidas, para efeitos da aplicação das sanções referidas no n.º 2 do presente artigo.

Artigo 22.º

Direitos anteriores

As empresas que comprovem ter sido, antes de determinada data, autorizadas num Estado-Membro, nos termos da regulamentação nacional, a exercer a actividade de transportador rodoviário de mercadorias ou, consoante o caso, de passageiros, no sector do transporte nacional ou internacional, ficam dispensadas até 1 de Janeiro de 2012 de apresentar prova de que dispõem da capacidade profissional prevista no artigo 3º, alínea d). Essas datas são as seguintes:

- a) 1 de Janeiro de 1975, para a Bélgica, a Dinamarca, a Alemanha, a França, a Irlanda, a Itália, o Luxemburgo, os Países Baixos e o Reino Unido;
- b) 1 de Janeiro de 1981, para a Grécia;
- c) 1 de Janeiro de 1983, para a Espanha e Portugal;
- d) 3 de Outubro de 1989, para o território da ex-República Democrática Alemã;
- e) 1 de Janeiro de 1995, para a Áustria, a Finlândia e a Suécia.

Artigo 23.º

Disposições transitórias

As empresas que, à data de entrada em vigor do presente regulamento, disponham de uma autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário devem dar cumprimento às disposições do presente regulamento o mais tardar dois anos depois dessa data.

Artigo 24º

Assistência mútua

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem colaborar estreitamente e prestar-se assistência mútua na aplicação do presente regulamento. Devem igualmente assegurar a confidencialidade das informações que troquem.
2. As autoridades competentes trocarão informações sobre as condenações penais graves aplicadas e sobre as infracções graves cometidas ou factos graves e precisos que possam ter incidências no exercício da actividade de transportador rodoviário e no cumprimento das disposições aplicáveis em matéria de protecção de dados pessoais.

Artigo 25.º

Comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo n.º 1 do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 3821/85⁹.
2. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.
3. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.
4. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 e a alínea b) do n.º 5 do artigo 5.º-A, bem como o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Os prazos previstos nos n.ºs 3, alínea c), e 4, alíneas b) e e), do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE são de um mês.

⁹ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

Artigo 26.º

Relatórios sobre o exercício da actividade

1. Os Estados-Membros elaborarão, de dois em dois anos, um relatório das actividades das autoridades competentes, que transmitirão à Comissão. Esse relatório deve conter:
 - a) Uma análise do sector, no que diz respeito à idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional;
 - b) O número, por tipo e ano, de autorizações concedidas, suspensas e retiradas, o número de advertências e o número de declarações de inaptidão, incluindo os motivos que o justificam;
 - c) O número de certificados de capacidade profissional emitidos anualmente;
 - d) As estatísticas sobre as actualizações efectuadas nos registos nacionais electrónicos;
 - e) Uma análise do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros, que compreenderá, nomeadamente, o número anual de infracções verificadas notificadas a outros Estados-Membros e de respostas recebidas no âmbito do disposto no n.º 3 do artigo 17.º e o número anual de pedidos e de respostas recebidos no âmbito do disposto no n.º 4 do artigo 17.º.
2. A Comissão elaborará de dois em dois anos, com base nesses relatórios nacionais, um relatório sobre o exercício da actividade de transportador rodoviário dirigido ao Parlamento e ao Conselho. Esse relatório deve conter uma avaliação do funcionamento do sistema de intercâmbio de informações entre Estados-Membros. O relatório será publicado em simultâneo com o relatório referido no artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006¹⁰.

Artigo 27.º

Lista das autoridades competentes

Cada Estado-Membro transmitirá à Comissão a lista das autoridades competentes por ele designadas para autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário, bem como a lista das autoridades ou instâncias acreditadas para organizar exames. A lista consolidada dessas autoridades ou instâncias de toda a Comunidade será publicada pela Comissão no *Jornal Oficial da União Europeia*.

¹⁰ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

Artigo 28.º

Comunicação das medidas nacionais

Os Estados-Membros comunicarão à Comissão, com a maior brevidade, o texto das disposições legislativas, regulamentares e administrativas de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pelo presente regulamento.

Artigo 29.º

Revogação

A Directiva 96/26/CE é revogada.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como remissões para o presente regulamento.

Artigo 30.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 [...]

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

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
[...]

Pelo Conselho
O Presidente
[...]

ANEXO I

I. LISTA DAS MATÉRIAS REFERIDAS NO ARTIGO 8.º

Os conhecimentos a tomar em consideração pelos Estados-Membros para obtenção da capacidade profissional devem incidir, pelo menos, nas matérias mencionadas na presente lista para o transporte rodoviário de mercadorias e para o transporte rodoviário de passageiros. Nestas matérias, os candidatos a transportadores rodoviários devem possuir o nível de conhecimentos e aptidões práticas necessário para dirigir uma empresa de transportes.

O nível mínimo dos conhecimentos, a seguir indicado, não pode ser inferior ao nível 3 da estrutura dos níveis de formação previsto no anexo da Decisão 85/368/CEE do Conselho¹, isto é, ao nível obtido com a formação adquirida na escolaridade obrigatória, completada quer por uma formação profissional e uma formação técnica complementar, quer por uma formação técnica escolar ou outra, de nível secundário.

A. Elementos de direito civil

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer os principais contratos correntemente utilizados nas actividades de transporte rodoviário, bem como os direitos e obrigações deles decorrentes;
- 2) Ser capaz de negociar um contrato de transporte juridicamente válido, designadamente no que respeita às condições de transporte;

Transporte rodoviário de mercadorias

- 3) Ser capaz de analisar uma reclamação do cliente relativa a danos resultantes quer de perdas ou avarias da mercadoria em curso de transporte, quer do atraso na entrega, bem como os efeitos dessa reclamação em termos da sua responsabilidade contratual;
- 4) Conhecer as regras e obrigações decorrentes da Convenção CMR relativa ao contrato de transporte internacional rodoviário de mercadorias;

Transporte rodoviário de passageiros

- 5) Ser capaz de analisar uma reclamação do cliente relativa a danos causados aos passageiros ou às suas bagagens aquando de um acidente ocorrido durante o transporte ou relativa a danos devidos a atraso, bem como os efeitos dessa reclamação em termos da sua responsabilidade contratual.

¹ JO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

B. Elementos de direito comercial

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as condições e formalidades necessárias para exercer o comércio e as obrigações gerais dos comerciantes (registo, livros comerciais, etc.), bem como as consequências da falência;
- 2) Possuir conhecimentos suficientes das diversas formas de sociedades comerciais, bem como das respectivas regras de constituição e funcionamento.

C. Elementos de direito social

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer o papel e o funcionamento das diferentes instituições sociais que intervêm no sector do transporte rodoviário (sindicatos, comissões de trabalhadores, delegados do pessoal, inspecção do trabalho, etc.);
- 2) Conhecer as obrigações das entidades patronais em matéria de segurança social;
- 3) Conhecer as regras aplicáveis aos contratos de trabalho relativos às diferentes categorias de trabalhadores das empresas de transporte rodoviário (forma dos contratos, obrigações das partes, condições e tempo de trabalho, férias pagas, remuneração, rescisão do contrato, etc.);
- 4) Conhecer as regras aplicáveis em matéria de períodos de condução, de períodos de repouso e de tempo de trabalho, nomeadamente as disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Conselho², do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho³, da Directiva 2002/15/CE e da Directiva 2006/22/CE e as medidas práticas de aplicação desta regulamentação;
- 5) Conhecer as regras aplicáveis à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas, nomeadamente as decorrentes da Directiva 2003/59/CE.

² JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

³ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

D. Elementos de direito fiscal

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente, conhecer as regras em matéria de:

- 1) IVA aplicável aos serviços de transporte;
- 2) Imposto de circulação dos veículos;
- 3) Impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias e portagens e direitos cobrados pela utilização de certas infra-estruturas;
- 4) Impostos sobre o rendimento.

E. Gestão comercial e financeira da empresa

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as disposições legais e práticas relativas à utilização de cheques, letras, promissórias, cartões de crédito e outros meios ou métodos de pagamento;
- 2) Conhecer as diferentes formas de crédito (bancário, documentário, fianças, hipotecas, locação financeira, aluguer, *factoring*, etc.), bem como os encargos e obrigações delas decorrentes;
- 3) Saber o que é um balanço, como o apresentar e como o interpretar;
- 4) Ser capaz de ler e interpretar uma demonstração de resultados;
- 5) Ser capaz de analisar a situação financeira e a rentabilidade da empresa, nomeadamente com base nos rácios financeiros;
- 6) Ser capaz de preparar um orçamento;
- 7) Conhecer as diferentes componentes dos preços de custo (custos fixos, custos variáveis, fundos de maneio, amortizações, etc.) e ser capaz de os calcular por veículo, ao quilómetro, à viagem ou à tonelada;
- 8) Ser capaz de elaborar o organograma do pessoal da empresa, organizar planos de trabalho, etc.;

- 9) Conhecer os princípios do estudo de mercado (*marketing*), da promoção de vendas dos serviços de transporte, da elaboração de ficheiros dos clientes, da publicidade, das relações públicas, etc.;
- 10) Conhecer os diferentes tipos de seguros próprios dos transportadores rodoviários (seguros de responsabilidade civil, passageiros, mercadorias, bagagens), bem como as garantias e as obrigações daí decorrentes;
- 11) Conhecer as aplicações telemáticas no domínio do transporte rodoviário.

Transporte rodoviário de mercadorias

- 12) Ser capaz de aplicar as regras relativas à facturação dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias e conhecer o significado e os efeitos dos *Incoterms*;
- 13) Conhecer as diferentes categorias de auxiliares de transporte, o seu papel, as suas funções e o seu eventual estatuto.

Transporte rodoviário de passageiros

- 14) Ser capaz de aplicar as regras relativas às tarifas e à formação dos preços nos transportes públicos e particulares de passageiros;
- 15) Ser capaz de aplicar as regras relativas à facturação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros.

F. Acesso ao mercado

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer a regulamentação profissional aplicável aos transportes rodoviários por conta de outrem, à locação de veículos industriais, à subcontratação, designadamente as regras relativas à organização oficial da profissão, ao acesso à mesma, às autorizações para os transportes rodoviários intracomunitários e extracomunitários e aos controlos e sanções;
- 2) Conhecer a regulamentação aplicável à constituição de uma empresa de transporte rodoviário;
- 3) Conhecer os diferentes documentos exigidos para a execução dos serviços de transporte rodoviário e ser capaz de aplicar procedimentos de verificação para garantir a presença, tanto na empresa como a bordo dos veículos, de documentos conformes referentes a cada transporte efectuado, nomeadamente os documentos relativos ao veículo, ao motorista, à mercadoria ou às bagagens.

Transporte rodoviário de mercadorias

- 4) Conhecer as regras relativas à organização do mercado de transporte rodoviário de mercadorias, ao tratamento administrativo da carga, à logística;
- 5) Conhecer as formalidades de passagem das fronteiras, o papel e o âmbito dos documentos T e das cadernetas TIR, bem como as obrigações e responsabilidades decorrentes da sua utilização.

Transporte rodoviário de passageiros

- 6) Conhecer as regras relativas à organização do mercado de transporte rodoviário de passageiros;
- 7) Conhecer as regras para a criação de serviços de transporte e ser capaz de elaborar planos de transporte.

G. Normas técnicas e de exploração

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as regras relativas aos pesos e dimensões dos veículos nos Estados-Membros, bem como os procedimentos relativos aos transportes excepcionais que derrogam a essas regras;
- 2) Ser capaz de escolher, em função das necessidades da empresa, os veículos e os seus elementos (quadro, motor, órgãos de transmissão, sistemas de travagem, etc.);
- 3) Conhecer as formalidades de homologação, matrícula e inspeção técnica desses veículos;
- 4) Ser capaz de avaliar as medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões dos veículos a motor e contra o ruído;
- 5) Ser capaz de elaborar planos de manutenção periódica dos veículos e do seu equipamento.

Transporte rodoviário de mercadorias

- 6) Conhecer os diferentes tipos de dispositivos de movimentação e de carregamento (plataformas traseiras, contentores, paletes, etc.) e ser capaz de aplicar os procedimentos e instruções relativos às operações de carga e descarga das mercadorias (distribuição, empilhamento, estiva e sujeição da carga, etc.);

- 7) Conhecer as diferentes técnicas do transporte combinado (rodo-ferroviário ou *ro-ro*);
- 8) Ser capaz de pôr em prática os procedimentos destinados a dar cumprimento às regras relativas ao transporte de mercadorias perigosas e de resíduos, nomeadamente as decorrentes da Directiva 94/55/CE do Conselho⁴, da Directiva 96/35/CE do Conselho⁵ e do Regulamento (CE) n.º 259/93 do Conselho⁶;
- 9) Ser capaz de pôr em prática os procedimentos destinados a dar cumprimento às regras relativas ao transporte de produtos alimentares perecíveis, nomeadamente as decorrentes do Acordo relativo aos transportes internacionais de produtos alimentares perecíveis e aos equipamentos especializados a utilizar nestes transportes (ATP);
- 10) Ser capaz de pôr em prática os procedimentos destinados a dar cumprimento à regulamentação relativa ao transporte de animais vivos.

H. Segurança rodoviária

Transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros

O candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as qualificações exigidas ao pessoal afecto à condução (carta de condução, certificados médicos, certificados de formação, etc.);
- 2) Ser capaz de instituir medidas destinadas a garantir que os condutores respeitam as regras, as proibições e as restrições de circulação em vigor nos diferentes Estados-Membros (limites de velocidade, prioridades, paragem e estacionamento, utilização das luzes, sinalização rodoviária, etc.);
- 3) Ser capaz de elaborar instruções destinadas aos condutores respeitantes à verificação das normas de segurança relativas, por um lado, ao estado do material de transporte, do equipamento e da carga e, por outro, à condução defensiva;
- 4) Ser capaz de instituir procedimentos de conduta em caso de acidente e de aplicar os procedimentos adequados para evitar a repetição de acidentes e de infracções graves;
- 5) Ser capaz de pôr em prática procedimentos para estiva das mercadorias com total segurança e conhecer as técnicas correspondentes.

⁴ JO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

⁵ JO L 145 de 19.6.1996, p. 10.

⁶ JO L 30 de 6.2.1993, p. 1.

- 6) Possuir conhecimentos elementares da geografia rodoviária dos Estados-Membros.

II. ORGANIZAÇÃO DO EXAME

1. Os Estados-Membros devem organizar um exame escrito obrigatório, que podem completar com um exame oral para verificar se os candidatos a transportadores rodoviários possuem o nível de conhecimentos exigido na Parte I nas matérias nela indicadas e, principalmente, a capacidade de utilizar as ferramentas e as técnicas correspondentes e desempenhar as funções de execução e de coordenação previstas.
 - a) O exame escrito obrigatório é constituído pelas duas provas seguintes:
 - perguntas de escolha múltipla (quatro respostas possíveis), perguntas de resposta directa ou uma combinação dos dois sistemas,
 - exercícios escritos/análise de casos.A duração mínima de cada uma das provas é de duas horas.
 - b) No caso de ser organizado um exame oral, os Estados-Membros podem subordinar a participação nesse exame à aprovação nas provas escritas.
2. Se organizarem também um exame oral, os Estados-Membros devem prever, para cada uma das três provas uma ponderação de pontos que não pode ser inferior a 25% nem superior a 40% do total dos pontos a atribuir.

Se organizarem apenas um exame escrito, os Estados-Membros devem prever, para cada prova, uma ponderação de pontos que não pode ser inferior a 40% nem superior a 60% do total dos pontos a atribuir.
3. Os candidatos devem obter, no conjunto das provas, uma média de pelo menos 60% do total dos pontos a atribuir, sem que a percentagem de pontos obtidos em cada prova possa ser inferior a 50% dos pontos possíveis. Os Estados-Membros podem, numa única prova, reduzir a percentagem de 50% para 40%.

ANEXO II

COMUNIDADE EUROPEIA

(Papel espesso de cor bege - Formato: DIN A4, papel sintético 150g/m2 ou mais)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro que emite o certificado)

Sigla distintiva do Estado-Membro emissor¹

Designação da autoridade ou da instância acreditada²

CERTIFICADO DE CAPACIDADE PROFISSIONAL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS [PASSAGEIROS]³

Nº

O/A.....

certifica que⁴.....

nascido(a) em..... em

Seguiu a formação e realizou com êxito as provas do exame (ano:.....; sessão:.....)⁵ exigidos para a obtenção do certificado de capacidade profissional para o transporte rodoviário de mercadorias [passageiros]⁶ nos termos do Regulamento (CE) n.º .../... de

O presente certificado constitui prova suficiente da capacidade profissional a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º ... / ... de, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos a preencher para o exercício da actividade de transportador rodoviário.

Emitido em, emde de

7

¹ Sigla distintiva do Estado: (B) Bélgica, (BG) Bulgária, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (EST) Estónia, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (IRL) Irlanda, (I) Itália, (CY) Chipre, (LV) Letónia, (LT) Lituânia, (L) Luxemburgo, (H) Hungria, (NL) Países-Baixos, (A) Áustria, (PL) Polónia, (P) Portugal, (RO) Roménia, (SLO) Eslovénia, (SK) Eslováquia, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

² Autoridade ou organismo previamente designado por cada Estado-Membro da Comunidade Europeia para emitir o presente certificado.

³ Riscar o que não interessa.

⁴ Nome e apelido, local e data de nascimento.

⁵ Identificação do exame.

⁶ Riscar o que não interessa.

⁷ Carimbo e assinatura da autoridade ou da instância acreditada que emite o certificado.