



Bruxelas, 3 de dezembro de 2018
(OR. en)

15084/18

Dossiês interinstitucionais:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

n.º doc. ant.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

n.º doc. Com.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Assunto: Pacote Mobilidade I:

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário

– orientação geral

Junto se envia, à atenção das delegações, a orientação geral do Conselho relativa às três propostas em epígrafe, acordada durante o Conselho TTE de 3 de dezembro de 2018.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

- 1) A experiência adquirida com a aplicação dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009³ e (CE) n.º 1072/2009⁴ revelou que existe margem para melhorias em relação às regras previstas nesses regulamentos sob vários aspetos.
- 2) Até à data, e salvo disposição em contrário do direito nacional, as regras relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário não se aplicavam às empresas que exercem a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa em carga admissível não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos que não ultrapassem esses limites. O número destas empresas, envolvidas em operações de transporte nacional e internacional, tem vindo a aumentar. Em resultado disso, vários Estados-Membros decidiram aplicar as regras em matéria de acesso à atividade de transportador rodoviário, previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 para essas empresas. A fim de assegurar um nível mínimo de profissionalização para o setor com veículos exclusivamente destinados ao transporte de mercadorias e de massa em carga admissível não superior a 3,5 toneladas graças à aplicação de regras comuns, harmonizando assim as condições de concorrência entre todos os operadores, esta disposição deve ser alterada [...]. Os requisitos [...] relativos ao acesso à profissão deverão tornar-se [...] vinculativos para os operadores que utilizem veículos a motor ou conjuntos de veículos exclusivamente destinados ao transporte de mercadorias que efetuem transporte internacional e tenham uma massa em carga admissível compreendida entre 2,5 toneladas e 3,5 toneladas.

(2-A) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, certas atividades de transporte internacional rodoviário de mercadorias são dispensadas da necessidade de dispor de uma licença comunitária para poderem entrar no mercado europeu do transporte rodoviário de mercadorias. No âmbito da organização desse mercado de transporte rodoviário de mercadorias, as empresas que transportam mercadorias em veículos a motor ou conjuntos de veículos cuja massa em carga admissível não exceda 2,5 toneladas deverão ser dispensadas da necessidade de dispor de uma licença comunitária ou de outra autorização de transporte.

³ Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁴ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

- (2-B) Embora os veículos cuja massa em carga admissível seja inferior a um determinado limiar estejam excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, este dá aos Estados-Membros a possibilidade de aplicar uma parte ou a totalidade das suas disposições a esses veículos.
- 3) Atualmente, os Estados-Membros têm o direito de impor requisitos adicionais ao acesso à atividade de transportador rodoviário, para além dos especificados no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A necessidade dessa possibilidade para satisfazer os imperativos não ficou demonstrada e a mesma suscitou disparidades de acesso. É, pois, adequado suprimi-la.
- 4) A fim de combater práticas abusivas com base nas chamadas "empresas de fachada", é necessário garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro têm uma presença efetiva e estável nesse Estado-Membro, exercendo nele as suas atividades. Por conseguinte, e à luz da experiência, é necessário clarificar as disposições relativas à existência de um estabelecimento efetivo e estável e autorizar os Estados-Membros a introduzir determinados requisitos adicionais que reforcem a necessária ligação entre o operador de transportes e o Estado-Membro de estabelecimento em função de necessidades específicas, por exemplo em termos de infraestrutura operacional, como escritórios de fácil acesso e parques de estacionamento necessários.
- (4-A) A presença efetiva e estável no Estado-Membro de estabelecimento deveria, em especial, tornar necessário que a empresa realize as operações de transporte com os equipamentos técnicos adequados situados no território desse Estado-Membro.
- 5) Uma vez que o acesso à profissão depende da idoneidade da empresa em causa, há que esclarecer quais as pessoas cuja conduta deve ser tida em conta, os procedimentos administrativos que devem ser seguidos e o período de espera que antecede a reabilitação de um gestor de transportes que perdeu a idoneidade.
- 6) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições de uma concorrência leal no mercado dos transportes rodoviários, as infrações graves às regras fiscais nacionais deverão ser acrescentadas aos elementos relevantes em matéria de avaliação da idoneidade.

- 7) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário de mercadorias, bem como a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União relativas ao destacamento de trabalhadores ou à legislação aplicável às obrigações contratuais devem ser contempladas nos elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.
- 8) Dada a importância da concorrência leal no mercado, as infrações às regras da União aplicáveis nesta matéria, incluindo as regras em matéria de acesso ao mercado, como as regras de cabotagem, devem ser tidas em conta na avaliação da idoneidade dos gestores de transportes e das empresas de transporte. A atribuição de poderes à Comissão para definir o grau de gravidade das infrações relevantes deve, pois, ser clarificada em conformidade.
- 9) As autoridades nacionais competentes tiveram dificuldade em identificar os documentos que podem ser apresentados pelas empresas de transporte para demonstrar a sua capacidade financeira, em especial, na ausência de contas anuais certificadas. As regras relativas aos elementos de prova exigidos para comprovar a capacidade financeira devem ser clarificadas.
- 10) As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias [...] por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias, que efetuem transporte internacional e tenham uma massa em carga admissível [...] que exceda 2,5 mas não 3,5 toneladas [...] devem ter um [...] mínimo de capacidade financeira, a fim de garantir que dispõem dos meios necessários para efetuar as operações de forma estável e duradoura. No entanto, uma vez que as operações [...] conduzidas com estes veículos são geralmente de dimensão limitada, os requisitos correlatos em matéria de capacidade financeira devem ser menos exigentes do que os aplicáveis aos operadores que utilizem veículos [...] acima desse limite. Os conjuntos de veículos deverão ser tidos em conta ao determinar a capacidade financeira exigida. A autoridade competente deverá aplicar o mais elevado nível de requisito financeiro se a massa em carga admissível do conjunto de veículos exceder 3,5 toneladas.
- (10-A) A fim de manter e criar normas elevadas para as empresas sem produzir efeitos negativos no mercado interno do transporte rodoviário, os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar os requisitos financeiros referentes à utilização de veículos pesados também às empresas estabelecidas nos seus territórios quando se trate de veículos com menos de 3,5 toneladas.

- (10-B) A fim de assegurar a fiabilidade do setor do transporte rodoviário e de melhorar a cobrança de dívidas por parte do setor público, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de exigir o cumprimento das obrigações de pagamento contraídas junto de entidades públicas, tais como as dívidas de IVA e as contribuições para a segurança social, e de exigir que as empresas não sejam objeto de procedimentos introduzidos para proteger os seus ativos.
- 11) As informações sobre os transportadores incluídas nos registos eletrónicos nacionais devem ser tão completas quanto possível para permitir que as autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento das regras pertinentes possam dispor de uma visão adequada dos operadores que sejam objeto de inquérito. Em particular, a informação sobre o número de matrícula dos veículos à disposição dos operadores [...] e a notação de risco [...] deverão facilitar a execução das disposições dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 a nível nacional e transfronteiras. As regras sobre o registo eletrónico nacional devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.
- 12) A definição da infração mais grave no que respeita à ultrapassagem do tempo diário de condução, tal como previsto no anexo IV do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, não é compatível com as atuais disposições pertinentes estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵. Essa incoerência leva à incerteza, a práticas divergentes entre as autoridades nacionais daí decorrendo dificuldades na aplicação das regras em questão. Essa definição deve, por conseguinte, ser clarificada, a fim de assegurar a coerência entre ambos os regulamentos.
- 13) As regras relativas aos transportes nacionais efetuados a título temporário por transportadores de mercadorias não residentes num Estado-Membro de acolhimento ("cabotagem") devem ser claras, simples e de fácil aplicação, mantendo-se, ao mesmo tempo, o nível de liberalização alcançado até à data.

[...]

⁵ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (14-A) As operações de cabotagem deverão contribuir para aumentar o fator de carga dos veículos pesados e reduzir a circulação em vazio, e deverão ser autorizadas, desde que não sejam realizadas por forma a criar uma atividade permanente ou contínua no Estado-Membro em causa. A fim de assegurar que as operações de cabotagem não são efetuadas por forma a criar uma atividade permanente ou contínua, os transportadores de mercadorias não deverão poder realizar operações de cabotagem no mesmo Estado-Membro antes de expirar um determinado prazo após o final de um período de operações de cabotagem.
- 15) Os meios através dos quais os transportadores rodoviários podem provar a conformidade com as regras das operações de cabotagem deverão ser clarificados. Os controlos nas estradas deverão basear-se nos documentos de transporte e, se disponíveis, nos registos dos tacógrafos. A utilização e a transmissão de informações eletrónicas sobre o transporte deverão ser reconhecidas enquanto meios comprovativos do cumprimento da regulamentação, o que irá simplificar a apresentação de elementos de prova relevantes e o seu tratamento pelas autoridades competentes. O formato utilizado para esse efeito deverá garantir a fiabilidade e a autenticidade. Tendo em conta a utilização crescente do intercâmbio eletrónico eficiente de informações nos transportes e na logística, é importante assegurar a coerência nos quadros regulamentares e nas disposições relativas à simplificação dos procedimentos administrativos.
- 16) As empresas de transportes são os destinatários das regras em matéria de transportes internacionais e, como tal, estão sujeitas às consequências de eventuais infrações que cometam. No entanto, a fim de evitar abusos por parte de empresas que contratam serviços de transporte prestados por transportadores rodoviários de mercadorias, os Estados-Membros deverão igualmente prever sanções para os expedidores e os transitários que, com conhecimento de causa, comissionem serviços de transporte que impliquem infrações às disposições do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

- 17) Na medida em que o presente regulamento introduz um certo grau de harmonização em domínios ainda não harmonizados pelo direito da União, em especial no que respeita ao transporte com veículos comerciais ligeiros e às práticas em matéria de controlo do cumprimento, os seus objetivos, a saber, aproximar as condições de concorrência e melhorar esse controlo, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, podendo, todavia, em virtude da natureza dos objetivos prosseguidos, combinada com a natureza transfronteiras do transporte rodoviário, ser mais bem alcançados a nível da União. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os seus objetivos.
- 18) A fim de ter em conta a evolução do mercado e o progresso técnico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para alterar os Anexos I, II e III do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 [...] e alterar os Anexos I, II e III do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre Legislar Melhor, de 13 de abril de 2016⁶. Em especial, para assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho deverão receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- 19) Por conseguinte, é conveniente alterar o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

⁶ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Artigo 1.º
Alterações ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009

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

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:

i) a alínea a) [...] passa a ter a seguinte redação:

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

ii) é aditada a alínea a-A) com a seguinte redação:

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

iii) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) Às empresas que efetuem exclusivamente serviços de transporte rodoviário de passageiros com fins não comerciais, ou cuja atividade principal não seja a de transportador rodoviário de passageiros.

Entende-se por transporte exclusivamente para fins não comerciais qualquer transporte rodoviário que não dê azo a remuneração ou a qualquer forma de rendimento, tal como acontece com o transporte de pessoas para fins caritativos ou para uso estritamente privado";

b) [...]

- 2) No artigo 3.º, é suprimido o n.º 2;
- 3) O artigo 5.º [...] passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 5.º

Condições relativas ao requisito de estabelecimento

- i) Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), no Estado-Membro de estabelecimento a empresa deve:
 - a) Dispor de um estabelecimento com instalações onde conserva os originais dos principais documentos da empresa, ou, no caso de documentos em formato eletrónico, assegura o acesso a esses documentos, nomeadamente os contratos [...] de transporte, os documentos relativos aos veículos à disposição da empresa, os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal, os contratos de trabalho, os documentos da segurança social, os documentos que contenham dados sobre o escalonamento dos motoristas, os documentos que contenham dados relativos aos períodos de condução e repouso e qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento;
 - a-A) Estar registada no registo das sociedades comerciais desse Estado-Membro ou num registo similar sempre que exigido pelo direito nacional;
 - a-A-A) Estar sujeita ao imposto sobre as receitas, e, sempre que exigido pelo direito nacional, ter um número de identificação IVA;
 - b) Uma vez concedida a autorização, dispor de um ou mais veículos, matriculados ou colocados em circulação e autorizados a ser utilizados em conformidade com a legislação desse Estado-Membro, independentemente de serem detidos em propriedade plena ou detidos, por exemplo, em virtude de um contrato de aluguer com opção de compra ou de um contrato de aluguer ou de locação financeira;

- c) Efetuar efetiva e permanentemente as suas atividades administrativas e comerciais com [...] os serviços administrativos adequados, em instalações situadas no território desse Estado-Membro, e as suas operações de transporte utilizando os veículos referidos na alínea e) com o equipamento técnico adequado situado no território desse Estado-Membro;

[...]

- e) [...] Ter contínua e regularmente à sua disposição um número de veículos que preenchem as condições estabelecidas na alínea b) e de motoristas proporcionados ao volume das operações de transporte efetuadas pela empresa.

ii) Para além dos requisitos estabelecidos no n.º 1, os Estados-Membros podem exigir que uma empresa tenha, no Estado-Membro de estabelecimento:

- a) Pessoal administrativo devidamente qualificado, proporcionado à dimensão da atividade da empresa, nas instalações do gestor de transportes, contactável durante o horário normal de funcionamento;
- b) Uma infraestrutura operacional, proporcionada à dimensão da atividade da empresa, para além do equipamento técnico referidos no n.º 1, alínea c), no território daquele Estado-Membro, incluindo um escritório aberto durante o horário normal de funcionamento.";

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

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

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

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

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

"vii) direito fiscal.";

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

"xi) destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários;

xii) lei aplicável às obrigações contratuais.";

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

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

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

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

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

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

c) É inserido o seguinte n.º 2-A:

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

Para esse efeito, a Comissão:

- a) Estabelece as categorias e os tipos de infrações mais frequentes;
- b) Define o grau de gravidade das infrações em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves e distorcer a concorrência no mercado dos transportes rodoviários, afetando nomeadamente a condições de trabalho dos trabalhadores do setor dos transportes;
- c) Indica o limiar de frequência acima do qual as infrações repetidas são consideradas muito graves, tendo em conta o número de veículos [...] utilizados nas atividades de transporte dirigidas pelo gestor de transportes.

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

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

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

"Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c), a empresa deve, de forma permanente, poder cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. A empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe anualmente de um capital [...] e reservas:

- num total de, pelo menos, 9 000 EUR [...] pelo primeiro veículo a motor ou conjunto de veículos utilizado com uma massa em carga admissível superior a 3,5 toneladas ou que seja adequado para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e de 5 000 EUR por cada veículo adicional desse tipo utilizado [...];
- num montante total de, pelo menos, 1 800 EUR [...], pelo primeiro veículo a motor ou conjunto de veículos utilizado e envolvido no transporte internacional e com uma massa em carga admissível que exceda 2,5 toneladas mas não 3,5 toneladas e 900 EUR por cada veículo adicional desse tipo utilizado. Os Estados-Membros podem exigir que a empresa estabelecida nos seus territórios demonstre ter à sua disposição para estes veículos os mesmos montantes de capital e reservas que para os veículos referidos no travessão anterior. Nesse caso, a autoridade competente do Estado-Membro em causa informa em conformidade a Comissão, que disponibiliza essa informação ao público.";

a-1) Após o n.º 1, é inserido o seguinte número:

"1-A. Para além dos requisitos estabelecidos no n.º 1, primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem exigir que a empresa, o gestor de transportes ou quaisquer outras pessoas pertinentes por eles indicadas não tenham dívidas não pessoais por pagar a organismos de direito público, não se encontrem em situação de falência nem sujeitos a um procedimento de insolvência ou de liquidação.";

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

"2. Em derrogação do n.º 1, [...] a autoridade competente [...] pode exigir que a empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração determinada pela autoridade competente, como uma garantia bancária [...] ou um seguro, nomeadamente um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras [...] instituições financeiras, incluindo seguradoras, [...] ou outro documento vinculativo [...], fornecendo uma garantia solidária para a empresa com respeito aos montantes fixados no primeiro parágrafo do n.º 1;

2-A. Em derrogação do n.º 1, na ausência de contas anuais certificadas para o ano de registo da empresa, a autoridade competente deve aceitar que uma empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração, como, por exemplo, uma garantia bancária, de um documento emitido por uma instituição financeira que estabeleça o acesso ao crédito em nome da empresa, ou por outro documento vinculativo, determinado pela autoridade competente, que prove que a empresa tem à sua disposição os montantes especificados no primeiro parágrafo do n.º 1.";

6) No artigo 8.º, o n.º 9 passa a ter a seguinte redação:

"9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 24.º- A a fim de alterar os anexos I, II e III de modo a adaptá-los à evolução do mercado e ao progresso técnico.";

6-A) Ao artigo 9.º, é aditado o seguinte número:

"2. Para efeitos de concessão de licença a uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias que opere exclusivamente veículos a motor ou conjuntos de veículos ou cuja massa em carga admissível não exceda 3,5 toneladas, os Estados-Membros podem decidir dispensar do exame a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, as pessoas que comprovem ter dirigido de forma contínua uma empresa do mesmo tipo durante o período de dez anos anterior [à data de entrada em vigor do presente regulamento de alteração].";

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

8) No artigo 12.º, n.º 2, é suprimido o segundo parágrafo;

9) No artigo 13.º, a alínea c) do n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"c) Um prazo máximo de seis meses, se o requisito de capacidade financeira não estiver preenchido, para a empresa demonstrar que esse requisito passará a estar novamente preenchido numa base permanente.";

10) Ao artigo 14.º, n.º 1, é aditado um segundo parágrafo, com a seguinte redação:

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

11) O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

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

i) são aditadas as seguintes alíneas:

"g) O número de matrícula dos veículos à disposição da empresa nos termos do artigo 5.º, [...] n.º 1, alínea e);

[...]

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

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

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

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

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

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

c) O n.º 7 é suprimido.

12) No artigo 18.º, os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros procedem ao intercâmbio de informações sobre as condenações e sanções por quaisquer infrações graves a que se refere o artigo 6.º, n.º 2. Um Estado-Membro que receba de outro Estado-Membro uma notificação de uma infração grave referida no artigo 6.º, n.º 2, que tenha dado origem a uma condenação ou sanção ao longo dos dois últimos anos deve inscrever essa infração no seu registo eletrónico nacional.

3. Os Estados-Membros devem responder aos pedidos de informação por parte de todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros e, quando necessário, efetuar verificações, inspeções e inquéritos relativos à conformidade com o requisito estabelecido no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), por parte dos transportadores rodoviários estabelecidos no seu território. Os pedidos de informações apresentados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros devem ser fundamentados. Para este efeito, os pedidos devem incluir indicações credíveis de uma eventual violação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), indicar a finalidade do pedido e especificar de forma suficientemente pormenorizada as informações solicitadas.
 - 3-A. Os Estados-Membros apresentam as informações solicitadas pelos outros Estados-Membros nos termos do n.º 3 no prazo de trinta dias úteis a contar da receção do pedido. Pode ser determinado um prazo mais curto, por mútuo acordo entre os Estados-Membros.
4. Se o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não está suficientemente fundamentado, deve notificar o Estado-Membro requerente em conformidade no prazo de dez dias úteis. O Estado-Membro requerente deve fundamentar o seu pedido. Se tal não for possível, o pedido pode ser rejeitado pelo Estado-Membro requerido.
5. No caso de ser difícil [...] satisfazer um pedido de informação ou efetuar verificações, inspeções e investigações, o Estado-Membro requerido deve informar o Estado-Membro requerente em conformidade no prazo de dez dias úteis, apresentando as razões pertinentes. Os Estados-Membros em causa devem concertar-se para encontrar uma solução para quaisquer dificuldades que surjam.

[...]
- 6-A. O intercâmbio de informações a que se refere o n.º 2 é efetuado através do sistema de intercâmbio de mensagens REETR (Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário) estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 1213/2010*.

A cooperação administrativa e a assistência mútua entre as autoridades competentes dos Estados-Membros previstas nos n.ºs 3 a 5 do presente artigo são executadas através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012**. Para este efeito, cada Estado-Membro pode designar como autoridade competente o ponto de contacto referido no n.º 1, e informar desse facto a Comissão através do IMI.

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

** Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1)";

7. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações que lhes foram transmitidas em conformidade com o presente artigo são exclusivamente utilizadas para o fim ou os fins para que foram solicitadas. O tratamento de dados pessoais deve ser efetuado exclusivamente para efeitos do cumprimento do presente regulamento e estar em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho.
8. A cooperação e assistência administrativa recíprocas são prestadas gratuitamente.
9. Um pedido de informação não impede as autoridades competentes de adotar medidas em conformidade com a legislação nacional e da União no sentido de investigar e prevenir alegadas violações do presente regulamento.

12-A) Ao artigo 23.º, são aditados os seguintes números:

- "2. Em derrogação do artigo 1.º, n.º 2, até [JO: dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento de alteração] as empresas de transporte rodoviário de mercadorias que efetuem operações de transporte internacional exclusivamente por meio de veículos a motor ou conjuntos de veículos cuja massa em carga admissível não exceda 3,5 toneladas ficam dispensadas do disposto no presente regulamento, salvo disposição em contrário na legislação do Estado-Membro de estabelecimento.

3. Em derrogação do disposto no artigo 16.º, n.º 2, o requisito de incluir a classificação de risco das empresas nos registos eletrónicos nacionais deve aplicar-se a partir da entrada em vigor do ato de execução relativo a uma fórmula comum de avaliação de risco nos termos do artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva 2006/22/CE. "
- 13) É suprimido o artigo 24.º;
- 14) É inserido o seguinte artigo 24.º-A:

"Artigo 24.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 8.º, n.º 9, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento (de alteração)].
3. A delegação de poderes referida no [...] artigo 8, n.º 9, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional "Legislar Melhor" de 13 de abril de 2016*.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

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

* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.";

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

- a) O n.º 3 é suprimido.
- b) É aditado o seguinte número:

"3-A. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011."

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

- a) O n.º 1, alínea b), é alterado do seguinte modo:
- "b) O número de autorizações concedidas ao abrigo do presente regulamento por tipo e por ano, suspensas e retiradas, o número de declarações de inaptidão e as respetivas justificações. Os relatórios relativos ao período posterior a [*JO*: data referida no artigo 23.º, n.º 2] devem incluir também uma repartição desses elementos por: 1) transportadores rodoviários de passageiros; 2) transportadores rodoviários de mercadorias que utilizem exclusivamente veículos a motor ou conjuntos de veículos cuja massa em carga admissível não exceda 3,5 toneladas; e 3) todos os outros transportadores rodoviários de mercadorias;"

b) É inserido o seguinte número [...]:

[...]

"1-A. Cada dois anos, os Estados-Membros apresentam um relatório à Comissão sobre os pedidos apresentados ao abrigo do artigo 18.º, n.º 3 [...] a 7, sobre as respostas recebidas de outros Estados-Membros e sobre as medidas que foram adotadas com base nas informações prestadas.";

17) O anexo IV é alterado da seguinte forma:

a) No ponto 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

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

b) O n.º 2 é substituído pelo seguinte:

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

Artigo 2.º

Alterações ao Regulamento (CE) n.º 1072/2009

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

1) No artigo 1.º, n.º 5, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

"c-A) Até [*JO*: dia anterior à data correspondente a dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento de alteração]: transportes de mercadorias em veículos cuja massa em carga admissível não exceda 3,5 toneladas;

c-B) A partir de [*JO*: data correspondente a dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento de alteração]: transportes de mercadorias em veículos cuja massa em carga admissível não exceda 2,5 toneladas;"

[...]

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

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

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

"A licença comunitária e as cópias autenticadas correspondem ao modelo que consta do anexo II, que fixa igualmente as respetivas condições de utilização. A licença comunitária e as cópias autenticadas contêm pelo menos dois dos elementos de segurança enumerados no anexo I.

No caso dos veículos utilizados para o transporte de mercadorias cuja massa em carga admissível não exceda 3,5 toneladas e aos quais se apliquem requisitos financeiros mais baixos estabelecidos no artigo 7.º, n.º 1, primeiro travessão do Regulamento n.º 1071/2009, a autoridade emissora inscreve na secção "Observações especiais" da licença comunitária ou da cópia certificada desta: " ≤ 3.5 t".

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

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

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

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

a) [...] É inserido o seguinte número:

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

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

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

c) É aditado o n.º 4-A seguinte:

"4-A. Os elementos de prova referidos no n.º 3 são conservados a bordo do veículo em causa e são apresentados ou transmitidos ao agente de inspeção autorizado do Estado-Membro de acolhimento mediante pedido [...] aquando do controlo na estrada. Podem ser apresentados ou transmitidos eletronicamente, mediante a utilização de um formato estruturado passível de revisão que possa ser usado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, como o eCMR.* Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade [...] a fim de apresentar, durante o controlo na estrada, qualquer dos elementos de prova referidos no n.º 3 que não se encontre a bordo do veículo."

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

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

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

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

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

** Regulamento (CE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

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

"Artigo 10.º-A

Controlos

1. Os Estados-Membros organizam o número de controlos [...] de [...] operações de cabotagem que considerem necessário para assegurar o cumprimento adequado das regras de cabotagem no seu território.
2. Os Estados-Membros efetuam, pelo menos [...] duas vezes por ano, ações concertadas de controlo na estrada visando transportes de cabotagem. Esses controlos são efetuados simultaneamente pelas autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação no domínio do transporte rodoviário de dois ou mais Estados-Membros que operam nos respetivos territórios. Os Estados-Membros podem combinar esses controlos com os previstos no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE***. Após os controlos concertados na estrada, os pontos de contacto nacionais designados em conformidade com o disposto no artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho**** procedem ao intercâmbio de informações sobre o número e o tipo de infrações detetadas.

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

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

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

"Artigo 14.º-A
Responsabilidade

Os Estados-Membros preveem sanções contra os expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento do disposto nos Capítulos II e III, se com conhecimento de causa procederem à comissão dos serviços de transporte que impliquem uma violação das disposições do presente regulamento.

Artigo 14.º-B
Exercício da delegação

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

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, [...] n.º 4, e no artigo 5.º, n.º 4, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados vigentes.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre Legislar Melhor, de 13 de abril de 2016.*****
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 4.º, [...] n.º 4, e no artigo 5.º, n.º 4, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

***** JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.";

9) É suprimido o artigo 15.º;

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

"Artigo 17.º

Apresentação de relatórios

1. O mais tardar até 31 de março [...] de cada biénio, os Estados-Membros informam a Comissão do número de transportadores de mercadorias titulares de uma licença comunitária em 31 de dezembro de cada um dos dois anos anteriores e do número de cópias autenticadas correspondentes aos veículos em circulação na mesma data. Os relatórios referentes ao período posterior a [data referida no artigo 1.º, n.º 5, alínea c-A)] incluem também uma repartição destes elementos por transportadores rodoviários de mercadorias que efetuam operações de transporte internacional exclusivamente por meio de veículos a motor cuja massa em carga admissível não excede 3,5 toneladas e pelos restantes transportadores rodoviários de mercadorias.
2. O mais tardar até 31 de março [...] de cada biénio, os Estados-Membros comunicam à Comissão o número de certificados de motorista emitidos em cada um dos dois anos civis anteriores, bem como o número total de certificados de motorista em circulação em 31 de dezembro de cada um dos dois [...] anos civis anteriores. Os relatórios referentes ao período posterior a [data referida no artigo 1.º, n.º 5, alínea c-A)] incluem também uma repartição destes elementos por transportadores rodoviários de mercadorias que efetuam operações de transporte internacional exclusivamente por meio de veículos cuja massa em carga admissível não excede 3,5 toneladas e pelos restantes transportadores rodoviários de mercadorias.
3. Até 31 de março [...] de cada biénio, o mais tardar, os Estados-Membros informam a Comissão sobre o número de controlos de cabotagem efetuados nos dois [...] anos civis anteriores nos termos do artigo 10.º-A. Essa informação inclui o número de controlos na estrada efetuados e o número de veículos controlados [...].

4. A Comissão elabora um relatório sobre a situação dos mercados dos transportes rodoviários na Comunidade até ao final de [quatro anos após a entrada em vigor do presente regulamento]. Consta desse relatório uma análise da situação do mercado, nomeadamente uma avaliação da eficácia dos controlos e da evolução das condições de trabalho na profissão, bem como uma avaliação destinada a determinar se a harmonização das regras, nomeadamente nos domínios do controlo do cumprimento e da tarifação rodoviária, bem como da legislação em matéria social e de segurança progrediu de modo a que se possa encarar a prossecução da abertura dos mercados dos transportes rodoviários nacionais, incluindo o mercado de cabotagem."

Artigo 3.º

Reapreciação

1. A Comissão avalia a execução do presente regulamento, nomeadamente em relação ao impacto do artigo 2.º, que altera o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, até [JO: três anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento, e apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua aplicação. O relatório da Comissão é acompanhado, se adequado, de uma proposta legislativa.
2. Na sequência do relatório a que se refere o n.º 1, a Comissão procede regularmente à avaliação do presente regulamento e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
3. Se for caso disso, os relatórios a que se referem os n.ºs 1 e 2 são acompanhados de propostas adequadas.

Artigo 4.º
Entrada em vigor

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

A presente decisão é aplicável a partir de [JO: 18 meses após a data de entrada em vigor] [...].

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu Pelo Conselho

O Presidente O Presidente

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- 1) As boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para a criação de um setor dos transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável. Para facilitar este processo, é essencial que a regulamentação social da União no domínio dos transportes rodoviários seja clara, adequada à sua finalidade, fácil de aplicar e executar, e implementada de forma eficaz e coerente em toda a União.

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

- 2) Atendendo à avaliação da eficácia e eficiência da implementação do atual conjunto de disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, foram identificadas algumas lacunas no quadro jurídico existente. A regulamentação pouco clara e inadequada em matéria de repouso semanal, instalações de repouso, pausas no caso das tripulações múltiplas e a ausência de regulamentação sobre o regresso dos condutores ao seu domicílio, conduziu a interpretações e práticas de execução divergentes nos Estados-Membros. Vários Estados-Membros adotaram recentemente medidas unilaterais, aumentando ainda mais a insegurança jurídica e desigualdade de tratamento entre os condutores e operadores.
 - 3) A avaliação ex post do Regulamento (CE) n.º 561/2006 confirmou que a execução incoerente e ineficaz da regulamentação social da União se deveu principalmente a disposições pouco claras, à utilização ineficiente das ferramentas de controlo e à cooperação administrativa insuficiente entre os Estados-Membros.
- (3-A) A fim de melhorar a clareza e a coerência, deverá ser definida a utilização "não comercial" dos veículos, que se encontra excluída do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006.
- 4) Uma regulamentação clara, adequada e executada uniformemente é também crucial para atingir os objetivos de melhorar as condições de trabalho dos condutores e, em especial, assegurar uma concorrência sem distorções entre os operadores e contribuir para a segurança rodoviária de todos os utentes da estrada.
 - 5) Os atuais requisitos em matéria de pausas revelaram-se inadequados e pouco práticos para os condutores em equipa. Por conseguinte, é conveniente adaptar o requisito relativo ao registo das pausas à especificidade das operações de transporte efetuadas por condutores que conduzem em equipa, sem comprometer a segurança do condutor e a segurança rodoviária.

⁹ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1)

- 6) Os condutores que efetuam operações de transporte internacional de longa distância passam longos períodos fora do seu domicílio. Os atuais requisitos relativos ao período de repouso semanal regular poderão prolongar desnecessariamente esses períodos. É, pois, conveniente adaptar a disposição relativa ao período de repouso semanal regular de modo a que os condutores possam mais facilmente efetuar operações de transporte em conformidade com a regulamentação e chegar ao seu domicílio para gozarem um período de repouso semanal regular, bem como serem integralmente compensados por todos os períodos de repouso semanal reduzidos. Para os condutores que efetuam operações de transporte nacional, os atuais requisitos podem ser mantidos por meio de uma exceção estabelecida pelo Estado-Membro em causa.

É também necessário prever que os operadores organizem o trabalho dos condutores de forma a que estes períodos fora do domicílio não sejam excessivamente longos e que os condutores beneficiem de períodos de repouso prolongados como compensação pelos períodos de repouso semanal reduzidos. A organização do regresso deverá prever a chegada ao centro operacional da empresa no seu Estado-Membro de estabelecimento ou ao local de residência do condutor. O operador deverá poder comprovar a organização do regresso regular através dos registos dos tacógrafos, dos registos de serviço dos condutores ou de comprovativos semelhantes.

- 7) [...] A fim de promover o progresso social é conveniente especificar onde pode ser gozado o período de repouso semanal para garantir que os condutores têm condições de repouso adequadas. A qualidade do alojamento é particularmente importante durante o período de repouso semanal regular, que o condutor deverá passar fora da cabina do veículo num alojamento adequado, às custas do empregador.

(7-A) São essenciais zonas de estacionamento seguras equipadas com instalações de repouso adequadas para melhorar as condições de trabalho no setor e manter a segurança rodoviária. Por conseguinte, é fundamental promover o desenvolvimento da infraestrutura de estacionamento, inclusive áreas de repouso, que garantam as normas de segurança, de proteção e de serviço pretendidas. É importante que existam oportunidades suficientes de cofinanciamento pela União Europeia de acordo com os atuais e futuros atos legislativos da União que estabelecem as condições de apoio financeiro, a fim de acelerar e promover a construção dessa infraestrutura de estacionamento. No entanto, os Estados-Membros não são obrigados a financiar infraestruturas adicionais de estacionamento no seu território para além das obrigações a que se encontram sujeitos nos termos das orientações da União para a infraestrutura da TEN-T. A Comissão deverá analisar a disponibilidade de zonas de estacionamento seguras.

- 8) Os condutores são [...] confrontados com circunstâncias imprevisíveis que tornam impossível chegar a um destino desejado de repouso semanal sem violar as regras da União. É conveniente auxiliar os condutores a lidar com essas circunstâncias permitindo-lhes chegar ao seu destino para gozarem um período de repouso semanal. Tais circunstâncias excepcionais são circunstâncias inesperadas que são inevitáveis e não podem ser previstas, e impossibilitam a aplicação na íntegra das disposições do regulamento durante um curto período de tempo. A fim de assegurar a aplicação adequada da regulamentação, o condutor deverá documentar essas circunstâncias. Além disso, deverá ser prevista uma salvaguarda que assegure que o tempo de condução não seja excessivo [...].
- 9) Para reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e para reforçar ainda mais a eficácia e a eficiência da execução transfronteiras é fundamental estabelecer regras claras de cooperação administrativa regular entre os Estados-Membros.
- 10) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (CE) n.º 561/2006, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para clarificar quaisquer disposições desse regulamento e estabelecer abordagens comuns sobre a sua aplicação e execução. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011¹⁰.
- 11) Para reforçar a relação custo-eficácia da execução da regulamentação social, deverá explorar-se plenamente o potencial dos atuais e futuros sistemas tacográficos. Por conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo deverão ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos, em especial durante operações de transporte internacional. Para o mesmo efeito, deverá ser promovida a instalação de tacógrafos inteligentes nas frotas existentes que realizam transportes internacionais utilizando tacógrafos analógicos ou digitais.
- (11-A) Em especial, nos veículos que não estão equipados com um tacógrafo inteligente, a travessia das fronteiras dos Estados-Membros deverá ser registada no tacógrafo no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira.

¹⁰ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (11-B) Para assegurar que os condutores, os operadores e as autoridades de controlo beneficiam o mais depressa possível das vantagens dos tacógrafos inteligentes, nomeadamente do registo automático da travessia de fronteiras, a frota de veículos existente deverá ser equipada com esses dispositivos dentro de um prazo adequado após a entrada em vigor das disposições técnicas pormenorizadas, garantindo um tempo de preparação suficiente.
- (11-C) Para reduzir os encargos dos operadores e das autoridades de controlo, se um agente de controlo remover o selo de um tacógrafo para fins de controlo, esse agente deverá ser autorizado a repor um novo selo em determinadas circunstâncias bem documentadas.
- (11-D) É importante que os operadores de transportes rodoviários estabelecidos em países terceiros estejam sujeitos a regras equivalentes às previstas na presente legislação quando realizarem operações de transporte rodoviário no território da UE. A Comissão deverá avaliar o cumprimento deste princípio a nível da UE e propor soluções adequadas a negociar pela UE no contexto do AETR.
- 12) Os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

1) [...] Ao artigo 4.º é aditada a seguinte alínea:

- "r) "Transporte não comercial": qualquer transporte rodoviário, com exceção dos transportes por conta de outrem ou por conta própria, não remunerado direta ou indiretamente, e que não gera quaisquer receitas diretas ou indiretas para o condutor do veículo ou para outras pessoas e em que não existe qualquer ligação com uma atividade profissional ou comercial;

¹¹ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

2) O artigo 6.º, n.º 5, passa a ter a seguinte redação:

"O condutor deve registar como "outro trabalho" qualquer tempo descrito no artigo 4.º, alínea e), bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais que não se incluem no âmbito de aplicação do presente regulamento; deve ainda registar quaisquer períodos de "disponibilidade", tal como definidos no artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE, em conformidade com o artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este registo deve ser feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.";

3) Ao artigo 7.º é aditado o seguinte terceiro parágrafo:

"O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode [...] efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo.";

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

a) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

"6. Em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos quatro períodos de repouso semanal, dos quais pelo menos dois devem ser períodos de repouso semanal regular. [...]

Os períodos de repouso semanal reduzido são compensados mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão. Caso o condutor tenha dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos, o período de repouso semanal subsequente deve ser precedido ou seguido de um período de repouso gozado a título de compensação.

O período de repouso semanal começa o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior."

[...]

c) [...] O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

"8. Caso o condutor assim o deseje, os períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido fora do local de afetação podem ser gozados no veículo, desde que este esteja equipado com instalações de dormida adequadas para cada condutor e não se encontre em andamento.

Os períodos de repouso semanal regular e quaisquer repouso semanais de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação de um repouso semanal reduzido anterior não devem ser gozados num veículo. [...]

Os custos de alojamento fora do veículo ficam a cargo do empregador.

O mais tardar [JO: três anos após a entrada em vigor], a Comissão analisa a disponibilidade de zonas de estacionamento seguras que proporcionem um repouso confortável quando o veículo não se encontra em andamento.

d) É inserido o seguinte número:

"8-A. A empresa de transporte deve organizar o trabalho dos condutores de modo a que estes possam [...] regressar a um dos centros operacionais no Estado-Membro do estabelecimento do empregador ou ao local de residência do condutor em cada período de quatro semanas consecutivas, a fim de passar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um repouso semanal superior a 45 horas a título de compensação por um repouso semanal reduzido. Todavia, caso um condutor tenha tido consecutivamente dois períodos de repouso semanal reduzidos sem regresso, a empresa de transporte deve organizar o trabalho do condutor de modo a que este possa regressar no final da terceira semana.

A empresa documenta a forma como cumpre esta obrigação e mantém a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.";

5) O artigo 9.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

"1. Em derrogação do artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (ferry) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal, este período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal, o condutor deve dispor de uma cama ou beliche.";

5-A) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

"Os Estados Membros podem prever pausas e períodos de repouso mínimos mais longos ou tempos de condução máximos mais curtos do que os estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º para transportes rodoviários efetuados inteiramente no seu território. Nesse caso, os Estados-Membros devem ter em conta as convenções coletivas ou outros acordos pertinentes entre os parceiros sociais. As disposições do presente regulamento permanecerão todavia aplicáveis aos condutores que efetuem operações de transporte internacionais.

Os Estados Membros podem, nas mesmas condições, prever que os condutores que realizem exclusivamente transportes rodoviários efetuados na íntegra no seu território gozem, em cada período de duas semanas consecutivas, pelo menos:

- dois períodos de repouso semanal regular, ou
- um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de, pelo menos, 24 horas, com a redução a ser compensada por um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão."

6) [...] O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

"[...] Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, e para permitir que o veículo atinja um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, o condutor pode também, em circunstâncias excepcionais, não observar o disposto no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 8.º, n.º 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador para gozar um período de repouso semanal. O condutor deve mencionar manualmente o motivo de tal inobservância na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao destino ou ao ponto de paragem adequado.";

7) O artigo 13.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:

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

"e) Veículos que operem exclusivamente em ilhas ou regiões isoladas do restante território nacional com uma superfície não superior a 2 300 quilómetros quadrados e que não comuniquem com o restante território nacional por ponte, vau ou túnel abertos à circulação automóvel, nem confinem com nenhum outro Estado-Membro. ";

b) É aditada a seguinte alínea q):

"q) Veículos utilizados para a entrega de betão pronto.";

8) O artigo 14.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

"2. Em caso de urgência, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excepcionais, conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que deve ser devidamente justificada e imediatamente notificada à Comissão.";

9) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 15.º

Os Estados-Membros garantem que os condutores dos veículos referidos no artigo 3.º, alínea a), são regidos por regras nacionais que proporcionem proteção adequada em matéria de tempos de condução autorizados e de pausas e períodos de repouso obrigatórios. Os Estados-Membros informam a Comissão das regras nacionais pertinentes aplicáveis a esses condutores.";

9-A) No artigo 16.º, n.º 3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) Incluir todos os dados referidos no n.º 2 relativamente a um período mínimo que abranja o dia do controlo e os 56 dias anteriores; estes dados devem ser regularmente atualizados, com uma periodicidade máxima de um mês;"

10) O artigo 19.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

"1. Os Estados-Membros determinam o regime de sanções aplicável às violações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua implementação. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionais à sua gravidade, tal como determinado em conformidade com o anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹², dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 será sujeita a mais de uma sanção ou processo. Os Estados-Membros notificam à Comissão as referidas medidas e as regras sobre sanções até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29.º. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações que lhes sejam feitas subsequentemente. A Comissão informará os Estados-Membros em conformidade.";

¹² Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

11) O artigo 22.º é alterado do seguinte modo:

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

"1. Os Estados-Membros trabalham em estreita cooperação e assistem-se mutuamente, sem demora injustificada, de modo a facilitar a aplicação coerente do presente regulamento e a sua execução efetiva, em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 8.º da Diretiva 2006/22/CE.";

b) Ao n.º 2, é aditada a seguinte alínea c):

"c) Outras informações específicas, incluindo a notação de risco da empresa, suscetível de ter consequências para a conformidade com as disposições do presente regulamento.»;

c) São inseridos os n.ºs 3-A e 3-B, com a seguinte redação:

"3-A. Para efeitos do intercâmbio de informações no quadro do presente regulamento, os Estados-Membros devem utilizar os organismos de ligação intracomunitária designados nos termos do artigo 7.º da Diretiva 2006/22/CE.

3-B. A cooperação e assistência administrativa recíproca são prestadas gratuitamente.";

11-A) No artigo 24.º, é inserido o seguinte número:

"2-A. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.";

12) O artigo 25.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

"2. Nos casos referidos no n.º 1, alínea b), a Comissão adota atos de execução que estabelecem as abordagens comuns em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.";

Artigo 2.º

O Regulamento (UE) n.º 165/2014 é alterado do seguinte modo:

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

"1. O presente regulamento estabelece as obrigações e os requisitos relativamente à construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados no transporte rodoviário, a fim de verificar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹³ e com a Diretiva 92/6/CEE do Conselho¹⁴, a Diretiva 92/106/CEE do Conselho¹⁵, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, o Regulamento (CE) n.º 1073/2009, a Diretiva 96/71 e a Diretiva 2014/67/UE no que respeita ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, e com a Diretiva xxx/xxx/UE que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário.*"

* Nota: As referências às regras aplicáveis ao destacamento de trabalhadores deverão ser harmonizadas com o compromisso final relativo aos respetivos dossiês.

¹³ Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

¹⁴ Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de fevereiro de 1992, relativa à instalação de utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

¹⁵ Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

-1-A) O artigo 3.º, n.º 4, passa a ter a seguinte redação:

"4. O mais tardar quatro anos após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas* a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contém especificações para o registo das travessias de fronteiras e de serviços adicionais, todos os veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula, equipados com um tacógrafo que não cumpra as especificações estabelecidas nessas disposições pormenorizadas são equipados com um tacógrafo inteligente conforme disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento.";

* [NOTA: prevê-se que esta data corresponda ao final de 2024.]

-1-B) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 7.º

Proteção de dados

1. Os Estados-Membros certificam-se de que o tratamento de dados pessoais no contexto do presente regulamento é efetuado unicamente para verificar o cumprimento do presente regulamento e do Regulamento (CE) n.º 561/2006, da Diretiva 2002/15/CE, da Diretiva 92/6/CEE do Conselho, da Diretiva 92/106/CEE do Conselho, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, da Diretiva 96/71/CE e da Diretiva 2014/67/UE no que diz respeito ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, bem como da Diretiva xxx/xxx/UE que estabelece regras específicas no que respeita à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário, em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e a Diretiva [...] 2002/58/CE e sob a supervisão da autoridade de controlo do Estado-Membro a que se refere o artigo 51.º do Regulamento (UE) 2016/679.

2. Os Estados-Membros asseguram, designadamente, que os dados pessoais são protegidos contra outras utilizações que não as estritamente relacionadas com os atos jurídicos a que se refere o n.º 1, no que diz respeito:
 - à utilização de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) para o registo dos dados relativos à localização a que se refere o artigo 8.º,
 - à utilização da comunicação à distância para efeitos de controlo a que se refere o artigo 9.º, à utilização de tacógrafos com uma interface a que se refere o artigo 10.º, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os cartões de condutor a que se refere o artigo 31.º e, em especial, ao intercâmbio transfronteiras desses dados com países terceiros,
 - à conservação de registos pelas empresas de transportes, tal como referido no artigo 33.º.
3. O tacógrafo digital é concebido de modo a assegurar a privacidade. Só os dados necessários para os efeitos referidos no n.º 1 podem ser tratados.
4. Os proprietários dos veículos, as empresas de transportes e quaisquer outras entidades visadas devem cumprir as disposições que forem aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais.";
- 1) O artigo 8.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:
 - a) [...] O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"A fim de facilitar o controlo da observância da legislação aplicável, a posição do veículo é automaticamente registada nos seguintes pontos ou no local mais próximo desses pontos onde estiver disponível o sinal de satélite:

 - a posição de início do período de trabalho diário;
 - de cada vez que o veículo atravessa a fronteira de um Estado-Membro;
 - de cada vez que um veículo efetua operações de carga ou descarga;
 - de três em três horas de tempo de condução acumulado; e

– a posição de fim do período de trabalho diário.";

b) Ao segundo parágrafo, é aditado o seguinte período:

"No entanto, o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais a que se refere o primeiro parágrafo, segundo e terceiro travessões, diz respeito aos veículos matriculados pela primeira vez num Estado-Membro¹⁶ decorridos dois anos* após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, sem prejuízo da obrigação de reconverter certos veículos mais tarde em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4."

* [NOTA: prevê-se que esta data corresponda, no máximo, a junho de 2022.]

1-A) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

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

"Quatro anos depois da entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contém especificações para o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais referido no artigo 8.º, n.º 1, segundo e terceiro travessões, os Estados-Membros devem dotar adequadamente as suas autoridades de controlo do equipamento de deteção rápida à distância necessário para permitir a comunicação de dados a que se refere o presente artigo, tendo em conta os respetivos requisitos e estratégias específicos de execução.";

¹⁶ NOTA: as outras disposições destes regulamentos, que contêm uma referência similar a uma data de matrícula de um veículo, serão harmonizadas com esta precisão complementar ("num Estado-Membro").

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

"3. A comunicação a que se refere o n.º 1 só será estabelecida com o tacógrafo quando tal for solicitado pelo equipamento das autoridades responsáveis pelo controlo. Serão tomadas as medidas de segurança necessárias para garantir a integridade dos dados e a autenticação do equipamento de registo e de controlo. Só as autoridades responsáveis pelo controlo autorizadas a controlar as infrações aos atos jurídicos da União a que se refere o artigo 7.º, n.º 1, e ao presente regulamento e as oficinas terão acesso aos dados comunicados, na medida em que for necessário para verificar o correto funcionamento do tacógrafo.";

c) No n.º 4, é aditado o seguinte travessão:

"– superação do tempo de condução máximo.";

1-A-A) Ao artigo 10.º, é aditado o seguinte número:

2. "Os tacógrafos de veículos matriculados pela primeira vez num Estado-Membro dois anos* depois da entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contêm especificações para o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais referido no artigo 8.º, n.º 1, segundo e terceiro travessões, devem estar equipados com a interface a que se refere o n.º 1.";

* [NOTA: prevê-se que esta data corresponda, no máximo, a junho de 2022.]

1-A-B) No artigo 11º, após o primeiro período do primeiro parágrafo, é inserido o seguinte período:

"A Comissão põe em vigor os atos de execução que prevejam as disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme da obrigação de registar e armazenar os dados relativos a todas as travessias de fronteiras do veículo e todas as atividades adicionais a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, segundo e terceiro travessões, até [JO: 12 meses depois da entrada em vigor do presente regulamento de alteração].";

1-A-C) No artigo 22.º, n.º 5, os dois últimos parágrafos passam a ter a seguinte redação:

"Os selos retirados ou quebrados devem ser substituídos sem demora injustificada por um instalador ou oficina aprovados e o mais tardar no prazo de sete dias a contar da sua retirada. Se os selos tiverem sido retirados ou quebrados para efeitos de controlo, podem ser substituídos, sem demora injustificada, por um agente de controlo com um equipamento para selagem e com uma marca especial única.

Se um agente de controlo retirar um selo, o cartão de controlo deve ser inserido no tacógrafo desde o momento em que o selo é retirado até que a inspeção tenha terminado, inclusive se for colocado um novo selo. O agente de controlo emite uma declaração escrita incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

- Número de identificação do veículo;
- Nome do agente;
- Autoridade de controlo e Estado-Membro;
- Número do cartão de controlo;
- Número do selo retirado;
- Data e hora da retirada do selo;
- Número do novo selo, se o agente de controlo o tiver colocado.

Antes da substituição do selo, uma oficina aprovada procede ao controlo e calibragem do tacógrafo, exceto se o selo tiver sido retirado ou quebrado para efeitos de controlo e substituído por um agente de controlo.";

1-A-D) Ao artigo 26.º, é aditado o seguinte número:

"7-A)A autoridade competente do Estado-Membro de emissão pode exigir a um condutor a substituição do seu cartão de condutor por um novo, se tal for necessário para cumprir as especificações técnicas pertinentes.";

1-B) No artigo 34.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"Os condutores utilizam as folhas de registo ou os cartões de condutor sempre que conduzirem, a partir do momento em que tomem o veículo a seu cargo. A folha de registo ou o cartão de condutor não podem ser retirados antes do fim do período de trabalho diário, exceto se tal for autorizado ou se for necessário para introduzir o símbolo de travessia de fronteira. Nenhuma folha de registo ou cartão de condutor pode ser utilizado por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinado.";

1-C) Ao artigo 34.º, n.º 6, é aditada a seguinte alínea f):

"f) Os símbolos dos países em que o período de trabalho diário foi iniciado e terminado. O condutor introduz também o símbolo do país em que entra após atravessar a fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no primeiro local adequado para uma paragem na fronteira ou após a fronteira. Se a travessia da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, o condutor introduz o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.";

2) O artigo 34.º, n.º 7, primeiro parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

"7. O condutor introduz no tacógrafo digital o símbolo do país em que iniciar o dia de trabalho e o símbolo do país em que o terminar [...].

Um ano depois da entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contêm especificações para o registo e armazenamento dos dados relativos às travessias de fronteiras, o condutor introduz também o símbolo do país em que entra após atravessar a fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira. Se a travessia da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, o condutor introduz o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

Todavia, os Estados-Membros podem impor aos condutores dos veículos que efetuam operações de transporte internas no seu território que, ao símbolo do país, acrescentem outras especificações de carácter geográfico mais pormenorizadas, desde que esses Estados as tenham notificado à Comissão antes de 1 de abril de 1998.";

3) O artigo 36.º é alterado do seguinte modo:

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

"i) As folhas de registo do dia em curso e dos 56 dias anteriores,";

b) O n.º 1, alínea iii), passa a ter a seguinte redação:

"iii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos 56 dias anteriores.";

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

"ii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos 56 dias anteriores.";

Artigo 3.º

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

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

Os artigos 1.º, n.º 9-A, e 2.º, n.º 3, são aplicáveis a partir de 31 de dezembro de 2024. Até essa data, são aplicáveis o artigo 16.º, n.º 3, alínea a) do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e o artigo 36.º, n.º 1, alíneas i) e ii) e n.º 2, alínea ii) do Regulamento (UE) 165/2014, na sua redação anterior às alterações introduzidas pelo presente regulamento.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu *Pelo Conselho*

O Presidente *O Presidente*

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno ("Regulamento IMI")

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de criar um setor de transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável, é necessário assegurar, por um lado, condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência equitativas para os operadores.

¹⁷ JO C de , p. .

¹⁸ JO C de , p. .

- (2) A grande mobilidade inerente aos serviços de transporte rodoviário exige especial atenção para assegurar que os condutores beneficiem dos direitos que lhes assistem e que os operadores não sejam confrontados com obstáculos desproporcionados suscetíveis de restringir indevidamente a sua liberdade de prestação de serviços transfronteiriços.
- (3) O equilíbrio entre a melhoria das condições sociais e as condições de trabalho dos condutores e a simplificação do exercício da livre prestação de serviços de transporte rodoviário, com base numa concorrência leal entre operadores nacionais e estrangeiros, é crucial para o bom funcionamento do mercado interno.
- (4) Após avaliação da eficácia e eficiência da atual legislação social da União no domínio dos transportes rodoviários, foram identificadas determinadas lacunas nas disposições em vigor, assim como deficiências na sua execução. Além disso, há uma série de discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução das regras. Esta situação gera incerteza jurídica e desigualdade de tratamento dos condutores e operadores, que são prejudiciais para as condições laborais, sociais e concorrenciais no setor.
- (5) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das disposições em matéria de tempo de trabalho, a fim de proteger as condições de trabalho dos condutores e prevenir as distorções da concorrência decorrentes do seu incumprimento. Por conseguinte, é conveniente prorrogar os atuais requisitos de aplicação uniformes estabelecidos na Diretiva 2006/22/CE, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/UE. Neste contexto, os controlos relativos ao cumprimento necessários deverão visar as empresas que não cumpram as regras relativas aos tempos de condução e de repouso. Os controlos exaustivos só podem ser realizados nas instalações das empresas. Os controlos na estrada deverão limitar-se às regras que podem ser verificadas com base na documentação a bordo do veículo.
- (6) A cooperação administrativa entre os Estados-Membros, no que se refere à aplicação das regras de âmbito social no domínio dos transportes rodoviários, revelou-se insuficiente, o que dificultou e tornou mais ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiras. Importa, portanto, criar um quadro para uma comunicação e assistência mútua eficazes, incluindo o intercâmbio de dados sobre infrações e informações sobre boas práticas de execução.

(6-A) A fim de facilitar a realização de controlos na estrada, a atualização da informação relativa ao destacamento e a comunicação em formato normalizado em todas as línguas oficiais, a declaração de destacamento deverá ser tratada através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI).

(6-B) O intercâmbio de informações no quadro da cooperação administrativa e da assistência mútua entre os Estados-Membros deverá respeitar as regras de proteção dos dados pessoais previstas no Regulamento (UE) 2016/679. No que diz respeito ao intercâmbio de informações através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), deverá respeitar também o Regulamento (CE) n.º 45/2001* e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.**

* Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1)

** Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão ("Regulamento IMI") (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1)

(7) A fim de melhorar a eficácia, a eficiência e a coerência da aplicação da legislação, convém desenvolver as funcionalidades e a utilização dos atuais sistemas nacionais de classificação dos riscos. O acesso aos dados contidos nos sistemas de classificação dos riscos permitirá uma melhor orientação dos controlos para os operadores que não cumprem a legislação e uma fórmula uniforme para avaliar o nível de risco de uma empresa de transportes deverá contribuir para um tratamento mais equitativo dos operadores nos controlos.

(8) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2006/22/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. A Comissão deverá garantir a igualdade de tratamento das empresas ao ter em conta os critérios especificados na presente diretiva que visam o desenvolvimento de uma fórmula comum para calcular a classificação de risco das empresas. Essas competências de execução deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011¹⁹.

¹⁹ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (9) Foram igualmente sentidas dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰ e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²¹ ao setor dos transportes rodoviários, de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais sobre a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado elevados encargos administrativos para os operadores não residentes da União. Esta situação criou restrições indevidas à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário, com efeitos secundários negativos no emprego.
- (10) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016²² de revisão da Diretiva 96/71/CE, reconheceu que a aplicação da mesma diretiva suscita questões e dificuldades jurídicas específicas num setor de grande mobilidade, como o dos transportes rodoviários, e referiu que as questões em causa deverão ser abordadas de melhor forma através de legislação setorial específica no âmbito do transporte rodoviário.
- (11) A fim de garantir a aplicação proporcionada e efetiva da Diretiva 96/71/CE no setor dos transportes rodoviários, é necessário estabelecer regras setoriais específicas que reflitam a especificidade da grande mobilidade dos trabalhadores do setor do transporte rodoviário e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos operadores.
- (12) O equilíbrio desses critérios deverá assentar no conceito de ligação suficiente do serviço prestado e do condutor com o território do Estado-Membro de acolhimento. Para facilitar a aplicação das regras, deverá ser feita uma distinção entre diferentes tipos de operações de transporte em função do grau de ligação ao território do Estado-Membro de acolhimento. [...]

²⁰ Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

²¹ Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno ("Regulamento IMI") (JO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

²² COM(2016)128.

- (12-A) Importa clarificar que o transporte internacional em trânsito através do território de um Estado-Membro não constitui uma situação de destacamento. Estas operações caracterizam-se pelo facto de o condutor atravessar o Estado-Membro sem carregar ou descarregar mercadorias e sem recolher ou desembarcar passageiros e por conseguinte existir uma ligação muito fraca entre as atividades do condutor e o Estado-Membro de trânsito.
- (12-B) Além disso, quando um condutor efetua operações de transporte bilaterais do Estado-Membro onde a empresa está estabelecida para o território de outro Estado-Membro, de um país terceiro ou do Estado-Membro de estabelecimento, a natureza do serviço está estreitamente relacionada com o Estado-Membro de estabelecimento. Um condutor pode efetuar diversas operações de transporte bilaterais durante uma viagem. A aplicação das regras de destacamento e, por conseguinte, das condições de trabalho e emprego garantidos no Estado-Membro de acolhimento a estas operações bilaterais constituiria uma restrição desproporcionada à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário.
- (12-C) A fim de assegurar uma utilização eficiente dos recursos de transporte, deverá ser possível realizar um número limitado de atividades de transporte suplementares durante o percurso sem desencadear as regras de destacamento. Estas atividades consistem em carregar mercadorias num Estado-Membro que seja atravessado na viagem da operação bilateral e descarregar as mesmas mercadorias noutra Estado-Membro, ou, durante o regresso antes de chegar ao Estado-Membro de estabelecimento, carregar mercadorias e descarregar as mesmas mercadorias noutra Estado-Membro.

- (12-D) Por outro lado, existe uma ligação suficiente com o território de um Estado-Membro de acolhimento se o condutor realizar nesse Estado-Membro outros tipos de operações, nomeadamente operações de cabotagem ou transportes internacionais não bilaterais. As operações de cabotagem são transportes nacionais realizados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento e, por conseguinte, estreitamente ligadas ao território do Estado-Membro de acolhimento sem qualquer ligação estreita ao Estado-Membro de estabelecimento. As operações de transporte internacional não bilaterais caracterizam-se pelo facto de o condutor efetuar um transporte internacional fora do Estado-Membro onde a empresa se encontra estabelecida. Os serviços prestados estão, por conseguinte, ligados ao Estado-Membro de acolhimento em causa e não ao Estado-Membro de origem. Nestes casos, as regras setoriais específicas são necessárias só no que diz respeito ao regime de aplicação.
- (12-E) De igual modo, se o condutor efetuar uma operação de transporte combinado, a natureza do serviço prestado durante o troço inicial ou final está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento, se o troço por si só for uma operação de transporte bilateral. Por outro lado, existe uma ligação suficiente com o território de um Estado-Membro de acolhimento se a operação de transporte durante o troço for realizada dentro do Estado-Membro de acolhimento ou como uma operação de transporte internacional não bilateral e, por conseguinte, deverão aplicar-se as regras de destacamento a estes casos.
- (13) A fim de assegurar um controlo eficaz e efetivo das regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores e evitar encargos administrativos desproporcionados para o setor dos operadores não residentes, deverão ser estabelecidos requisitos de controlo no setor do transporte rodoviário, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o tacógrafo digital. A fim de monitorizar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva e na Diretiva 96/71/CE, os Estados-Membros deverão ser autorizados a impor aos operadores rodoviários apenas os requisitos administrativos especificados na presente diretiva, que estão adaptados ao setor do transporte rodoviário. Embora alguns documentos deverão estar disponíveis em caso de inspeção na estrada, outros documentos deverão ser disponibilizados pelos operadores rodoviários através das autoridades competentes do Estado-Membro em que o operador está estabelecido, no quadro da assistência mútua entre Estados-Membros prevista no capítulo III da Diretiva 2014/67/UE.

- (13-A) A fim de facilitar uma aplicação melhor e mais uniforme das exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE, e de facilitar o cumprimento dos requisitos administrativos no destacamento de condutores por parte dos operadores de transporte rodoviário, a Comissão deverá desenvolver um ou vários módulos do IMI.
- (13-B) A fim de adaptar os anexos da presente diretiva à evolução das boas práticas, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a alterações desses anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor*. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (13-C) É importante que, quando os operadores de transporte rodoviário estabelecidos em países terceiros efetuem operações de transporte rodoviário no território da União, estejam sujeitos a regras equivalentes às regras estabelecidas na presente diretiva. A Comissão deverá avaliar o cumprimento deste princípio a nível da União e propor soluções adequadas para uma aplicação eficiente das regras.
- (13-D) A presente diretiva será aplicável a partir de 30 de julho de 2020. Esta data será a data a partir da qual a Diretiva 2018/957 deverá ser aplicável ao setor do transporte rodoviário, em conformidade com o respetivo artigo 3.º, n.º 3.

* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(14) A Diretiva 2006/22/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2006/22/CE é alterada do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redação:

"Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho";

2) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

"A presente diretiva estabelece exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014* e da Diretiva 2002/15/CE**."

* Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

** Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).";

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

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

"Esses controlos incidem todos os anos sobre uma amostragem transversal ampla e representativa de trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e dos trabalhadores móveis e condutores abrangidos pela Diretiva 2002/15/CE.";

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

"Cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, pelo menos, 3 % dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006, e (UE) n.º 165/2014 [...] sejam controlados.";

b-A) É inserido o seguinte número:

"3-A. Cada Estado-Membro organiza controlos sobre o cumprimento das disposições da Diretiva 2002/15/CE, tendo em conta o sistema de classificação dos riscos previsto no artigo 9.º da presente diretiva. Estes controlos visam uma empresa se um ou mais dos seus condutores tiverem infringido continuamente ou de forma grave as disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou do Regulamento (UE) n.º 165/2014.";

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

"4. As informações fornecidas à Comissão de acordo com o artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e o artigo 13.º da Diretiva 2002/15/CE incluem o número de condutores controlados na estrada, o número de controlos nas instalações das empresas, o número de dias de trabalho controlados e o número e natureza das infrações registadas, indicando se se tratava de transporte de passageiros ou de mercadorias.";

4) No artigo 6.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Os controlos nas instalações são planeados à luz da experiência adquirida no passado com os diferentes tipos de transporte e de empresas. São igualmente efetuados quando se detetarem na estrada infrações graves aos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 ou à Diretiva 2002/15/CE.";

5. Ao artigo 7.º, n.º 1, é aditada uma alínea d) com a seguinte redação:

"d) Garantir o intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros nos termos do artigo 8.º da presente diretiva no que diz respeito à aplicação das disposições nacionais de transposição da presente diretiva e da Diretiva 2002/15/CE.";

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

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

"1. As informações trocadas bilateralmente nos termos do artigo 22.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou do artigo 40.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014 serão trocadas entre os organismos designados que, de acordo com o artigo 7.º, n.º 2, tiverem sido notificados à Comissão:

a) Pelo menos de seis em seis meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva;

b) Mediante pedido fundamentado de um Estado-Membro em casos pontuais.";

b) É inserido o seguinte n.º 1-A:

"1-A. Os Estados-Membros fornecem as informações solicitadas por outros Estados-Membros, nos termos do n.º 1, alínea b), do presente artigo, no prazo de 30 dias úteis a contar da data de receção do pedido [...]. Pode ser determinado um prazo mais curto, por mútuo acordo entre os Estados-Membros. Em casos urgentes ou situações que exijam uma simples consulta de registos, como, por exemplo, de um sistema de classificação de riscos, as informações solicitadas são apresentadas no prazo de três dias úteis.

Sempre que o Estado-Membro requerido considerar que o pedido não se encontra suficientemente fundamentado, informa, no prazo de dez dias úteis, o Estado-Membro requerente. O Estado-Membro requerente fundamenta o seu pedido com mais informações. Se tal não for possível, o pedido poderá ser indeferido pelo Estado-Membro.

No caso de ser difícil [...] satisfazer um pedido de informações ou efetuar controlos, inspeções ou investigações, o Estado-Membro em causa informa, no prazo de dez dias úteis, o Estado-Membro requerente a esse respeito, apresentando as suas razões. Os Estados-Membros em causa debatem com os demais, com vista a encontrar uma solução para os problemas levantados.";

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

"2. O intercâmbio de informações previsto no presente artigo é implementado através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012*.";

* Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão ("Regulamento IMI") (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1)";

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

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

"1. Os Estados-Membros adotam um sistema de classificação dos riscos, no que respeita às empresas, de acordo com o número e a gravidade das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 ou às disposições nacionais que transpõem a Diretiva 2002/15/CE que cada empresa tiver cometido.

Mediante atos de execução, a Comissão estabelece uma fórmula comum para calcular a notação de risco das empresas, que tem em conta o número, a gravidade e a frequência de ocorrência das infrações, bem como os resultados dos controlos no caso de não terem sido detetadas infrações e de a empresa de transporte rodoviário ter utilizado o tacógrafo inteligente, nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014, em todos os seus veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame enunciado no artigo 12.º, n.º 2, da referida diretiva.";

b) No n.º 2, é suprimido o segundo período.

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

"3. No anexo III é estabelecida uma lista inicial das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao Regulamento (CE) n.º 165/2014, e do seu nível de gravidade.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 15.º- A da presente diretiva a fim de alterar o anexo III por forma a ter em conta a evolução regulamentar e considerações relativas à segurança rodoviária.

A categoria correspondente à infração mais grave deverá incluir as infrações nas quais o desrespeito pelas disposições aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e do Regulamento (CE) n.º 165/2014 provoca um risco sério de morte ou de danos corporais graves.";

c) São aditados os n.ºs 4 e 5, com a seguinte redação:

"4. A fim de facilitar a realização de controlos de estrada seletivos, os dados constantes do sistema nacional de classificação dos riscos são facultados, no momento do controlo, a todas as autoridades de controlo competentes do Estado-Membro em causa.

5. Os Estados-Membros disponibilizam as informações constantes do sistema nacional de classificação dos riscos, mediante pedido ou diretamente, a todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros de acordo com os prazos estabelecidos no artigo 8.º.";

8) No artigo 11.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. Mediante atos de execução, a Comissão estabelece uma abordagem comum para o registo e controlo dos períodos dedicados a outros trabalhos, conforme definido no artigo 4.º, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e dos períodos de, pelo menos, uma semana, durante os quais o condutor está afastado do veículo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.";

8-A) O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 12.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014.
2. Sempre que se remeter para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.";

8-B) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 15.º

Atualização dos anexos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 15.º-A, a fim de alterar os anexos I e II por forma a introduzir as adaptações necessárias para refletir a evolução das boas práticas.";

8-C) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 15.º-A
Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de [data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho se opuserem a essa prorrogação o mais tardar três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificada. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. Essa decisão não afeta a validade dos atos delegados vigentes.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre "Legislar Melhor"*.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º, n.º 3, e do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.";

* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

9) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) Na parte A, é aditado o seguinte ponto 6:

"6. Tempo máximo alargado de trabalho semanal [...] de 60 horas, tal como previsto no [...] artigo 4.º, alínea a), da Diretiva 2002/15/CE.";

b) Na parte B, são inseridos os seguintes pontos:

"4. Requisitos relativos ao tempo médio máximo de trabalho semanal, pausas e trabalho noturno estabelecidos nos artigos 4.º, 5.º e 7.º da Diretiva 2002/15/CE.

5. Observância das obrigações das empresas no que diz respeito ao pagamento do alojamento dos condutores e à organização do tempo de trabalho dos condutores em conformidade com o artigo 8.º, n.ºs 8 e 8-A, do Regulamento 561/2006."

Artigo 2.º

1. O presente artigo estabelece regras específicas no que diz respeito a determinados aspetos da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário e da Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos requisitos administrativos e às medidas de controlo aplicáveis ao destacamento dos referidos condutores.

1-A. Essas regras específicas aplicam-se a condutores ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro que tome uma das medidas transnacionais referidas no artigo 1.º, n.º 3, alíneas a) e b), da Diretiva 96/71/CE.

2. [...] Um condutor não pode ser considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando executar operações de transporte bilateral.

Para efeitos da presente diretiva, uma operação de transporte bilateral respeitante a mercadorias constitui circulação de mercadorias, com base num contrato de transporte, a partir do Estado-Membro de estabelecimento, tal como definido no artigo 2.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, para outro Estado-Membro ou um país terceiro, ou a partir de outro Estado-Membro ou país terceiro para o Estado-Membro de estabelecimento.

2-A. Aos veículos que estão equipados com um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais referido no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, os Estados-Membros aplicam também a isenção prevista no n.º 2 no que diz respeito ao transporte de mercadorias, sempre que:

- o condutor que realiza uma operação de transporte bilateral efetue, para além desta operação, uma atividade de carga e/ou descarga nos Estados-Membros ou países terceiros que atravesse, desde que não carregue mercadorias e as descarregue no mesmo Estado-Membro.

Sempre que uma operação de transporte bilateral do Estado-Membro de estabelecimento, durante a qual não tenha sido efetuada nenhuma atividade adicional, seja seguida de uma operação de transporte bilateral para o Estado-Membro de estabelecimento, a exceção é aplicável, no máximo, a duas atividades adicionais de carga e/ou descarga, nas condições fixadas acima."

2-B. Para efeitos de serviços de transporte internacional ocasional ou regular, como definidos no Regulamento (CE) n.º 1073/2009, uma operação de transporte bilateral consiste na tomada de passageiros no Estado-Membro de estabelecimento e sua largada noutra Estado-Membro ou num país terceiro, ou de novo no próprio Estado-Membro de estabelecimento (circuito internacional de portas fechadas).

2-C. Aos veículos que estão equipados com um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais referido no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, os Estados-Membros aplicam também a isenção prevista no n.º 2 no que diz respeito ao transporte de passageiros, sempre que o condutor que realiza uma operação de transporte bilateral, para além desta operação:

- recolher passageiros uma vez; e/ou
- largar passageiros uma vez

nos Estados-Membros ou países terceiros que o condutor atravessa, desde que o condutor não ofereça serviços de transporte de passageiros entre dois locais situados no Estado-Membro atravessado. O mesmo se aplica às viagens de regresso.

2-D. Um condutor que realiza uma operação de cabotagem nos termos definidos pelos Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e Regulamento (CE) n.º 1073/2009 é considerado destacado em conformidade com a Diretiva 96/71/CE.

2-E. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, o condutor não é considerado destacado no território de um Estado-Membro que atravessa sem carregar ou descarregar mercadorias ou sem tomar ou largar passageiros.

2-F. Quando efetuar o troço rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado, tal como definida na Diretiva 92/106/CEE, o condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE se o troço rodoviário, por si só, for constituído por operações de transporte bilateral, tal como definidas no n.º 2.

[...]

4. Em derrogação do disposto no artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2014/67/UE, os Estados-Membros só podem impor os seguintes requisitos administrativos e medidas de controlo no que diz respeito ao destacamento dos condutores:

- a) A obrigação do transportador rodoviário estabelecido noutro Estado-Membro de enviar uma declaração de destacamento às autoridades nacionais competentes, o mais tardar no início do destacamento, [...] utilizando um formulário normalizado multilingue da interface pública ligada ao Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), estabelecido no Regulamento (UE) n.º 1024/2012. O formulário normalizado da declaração de destacamento contém a seguinte informação:
- i) a identidade do transportador rodoviário;
 - ii) os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outras pessoas de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento onde os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;
 - iii) o número previsto e a identidade dos condutores destacados;
 - iii-A) a data de início do contrato de trabalho de cada condutor;
 - iv) a [...] data prevista para o início do destacamento e a estimativa da sua duração;
 - v) as chapas de matrícula dos veículos a motor [...];
 - vi) o tipo de serviços de transportes, isto é, transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, operação de cabotagem;
- b) A obrigação do condutor de manter e de disponibilizar, quando solicitado no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico:
- i) uma cópia da declaração de destacamento;
 - ii) o comprovativo do(s) serviço(s) de transporte realizado(s) no Estado-Membro de acolhimento como, por exemplo, uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas referidas no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho;

- iii) os registos dos tacógrafos e, em especial, o código de país dos Estados-Membros em que o condutor esteve presente aquando da realização de operações de transporte rodoviário internacional ou de operações de cabotagem, em conformidade com os requisitos em matéria de registo de informações e conservação dos registos no âmbito dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014; [...]
- c) A obrigação do transportador rodoviário de entregar, após o período de destacamento, em papel ou em suporte eletrónico, cópias dos documentos referidos na alínea b) [...], bem como a documentação da remuneração dos condutores destacados relativa ao período de destacamento e o seu contrato de trabalho ou um documento equivalente na aceção do artigo 3.º da Diretiva 91/533/CEE²³ do Conselho, registos dos tempos de trabalho dos condutores e comprovativos de pagamento. Em conformidade com os artigos 6.º e 7.º da Diretiva 2014/67/UE, a autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento faz o pedido correspondente à autoridade do Estado-Membro de estabelecimento, que posteriormente solicita essa informação ao operador.

No entanto, no que diz respeito à documentação da remuneração e às provas de pagamento relativas aos condutores destacados, o Estado-Membro pode igualmente impor a obrigação de o transportador rodoviário carregar a documentação na interface pública do IMI, sem demora injustificada, mediante pedido comunicado através do IMI pela autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento.

A fim de assegurar que os condutores, em conformidade com os n.ºs 2 a 2-C, não são considerados destacados, os Estados-Membros só podem impor como medida de controlo a obrigação de o condutor manter e disponibilizar, quando solicitado no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, os elementos de prova do(s) serviço(s) de transporte internacional pertinente(s), como uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas referidas no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, e os registos do tacógrafo referido na alínea b), subalínea iii).

5. Para efeitos de [...] controlo, o operador de transporte mantém atualizada a declaração de destacamento a que se refere o n.º 4, alínea a).

²³ Diretiva 91/533/CEE do Conselho, de 14 de outubro de 1991, relativa à obrigação de a entidade patronal informar o trabalhador sobre as condições aplicáveis ao contrato ou à relação de trabalho (JO L 288 de 18.10.1991, p. 32).

6. Até [JO: seis meses após a entrada em vigor do presente regulamento de alteração], a Comissão específica, mediante um ato de execução, as funcionalidades da declaração de destacamento no IMI e de que forma as informações referidas no n.º 4, alínea a), subalíneas i) a vi) supramencionadas são apresentadas na declaração de destacamento. O ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 2.º-A, n.º 2.

Artigo 2.º-A

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se remeter para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 3.º

1. A Comissão avalia a aplicação da presente diretiva, nomeadamente o impacto do artigo 2.º, até [3 anos após a data de transposição da presente diretiva] e dá disso conhecimento ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O relatório da Comissão, se for caso disso, é acompanhado de uma proposta legislativa.
2. Na sequência do relatório referido no n.º 1, a Comissão procede à avaliação regular da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
3. Sempre que for adequado, os relatórios referidos nos n.ºs 1 e 2 são acompanhados das propostas pertinentes.

Artigo 3.º-A

O anexo do Regulamento (UE) n.º 1024/2012 é alterado do seguinte modo:

1. É inserido o seguinte ponto:

"6.-A Diretiva xxx/xxx/UE que estabelece regras específicas no que respeita à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no transporte rodoviário: Artigo 2.º, n.º 4.";

2. É aditado o seguinte ponto:

"7.-B Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho: Artigo 8.º"

Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, o mais tardar até 30 de julho de 2020, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de [JO: inserir a mesma data do número anterior].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 5.º

A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 6.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu *Pelo Conselho*

O presidente *O presidente*