

Jornal Oficial

da União Europeia

C 62 E

Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

52.º ano

17 de Março de 2009

<u>Número de informação</u>	Índice	Página
	III <i>Actos preparatórios</i>	
	CONSELHO	
2009/C 62 E/01	Posição Comum (CE) n.º 5/2009, de 9 de Janeiro de 2009, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário e que revoga a Directiva 96/26/CE do Conselho ⁽¹⁾	1
2009/C 62 E/02	Posição Comum (CE) n.º 6/2009, de 9 de Janeiro de 2009, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação) ⁽¹⁾	25
2009/C 62 E/03	Posição Comum (CE) n.º 7/2009, de 9 de Janeiro de 2009, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação) ⁽¹⁾	46

PT

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

III

(Actos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 5/2009

adoptada pelo Conselho em 9 de Janeiro de 2009

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário e que revoga a Directiva 96/26/CE do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/C 62 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer da Autoridade Europeia para a Protecção de Dados ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A realização de um mercado interno do transporte rodoviário com condições de concorrência equitativas obriga à aplicação uniforme de regras comuns para o acesso à actividade de transportador rodoviário de mercadorias ou de passageiros («actividade de transportador rodoviário»). Essas regras comuns contribuirão para aumentar o nível de qualificação profissional dos transportadores, para racionalizar o mercado, para melhorar a qualidade do serviço, no interesse dos transportadores rodoviários, dos clientes e da economia em geral, e para aumentar a segurança rodoviária. Facilitarão também o exercício efectivo do direito de estabelecimento dos transportadores rodoviários.
- (2) A Directiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1996, relativa ao acesso à profissão de transportador

rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros, bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, com o objectivo de favorecer o exercício efectivo da liberdade de estabelecimento desses transportadores no domínio dos transportes nacionais e internacionais ⁽⁴⁾, estabeleceu condições mínimas para o acesso à actividade de transportador rodoviário e para o reconhecimento mútuo dos documentos necessários para o efeito. Contudo, a experiência adquirida, a avaliação do impacto e diversos estudos realizados vieram demonstrar que a directiva é aplicada de forma desigual pelos Estados-Membros. Essa disparidade tem várias consequências negativas, nomeadamente distorção da concorrência e falta de transparência do mercado e de uniformidade no controlo, bem como o risco de as empresas empregarem pessoal com um baixo nível de qualificação profissional negligenciarem ou cumprirem menos bem as regras de segurança rodoviária e no domínio social, o que pode prejudicar a imagem do sector.

- (3) Essas consequências são ainda mais negativas na medida em que podem prejudicar o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, dado que o acesso ao mercado dos transportes internacionais de mercadorias e a certas operações de cabotagem está aberto às empresas de toda a Comunidade. A única condição imposta a estas empresas é a detenção de uma licença comunitária, a qual pode ser obtida desde que preencham os requisitos de acesso à actividade de transportador rodoviário, nos termos do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação) ⁽⁵⁾, e do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho,

⁽¹⁾ JO C 151 de 17.6.2008, p. 16.

⁽²⁾ JO C 14 de 19.1.2008, p. 1.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 21 de Maio de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 9 de Janeiro de 2009 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de

⁽⁴⁾ JO L 124 de 23.5.1996, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L ...

de ..., que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação) ⁽¹⁾.

- (4) Por conseguinte, é conveniente modernizar as actuais regras de acesso à actividade de transportador rodoviário, de modo a garantir uma aplicação mais homogénea e eficaz dessas regras. Atendendo a que o cumprimento dessas regras constitui a principal condição de acesso ao mercado comunitário e que, nesta matéria, os instrumentos comunitários aplicáveis são regulamentos, o regulamento é o instrumento mais adequado para reger o acesso à actividade de transportador rodoviário.
- (5) Os Estados-Membros deverão ser autorizados a adaptar os requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário nas regiões ultraperiféricas a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, em virtude das suas características e dos seus condicionalismos especiais nessas regiões. Todavia, as empresas estabelecidas nessas regiões que preencham os requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário apenas de acordo com a adaptação acima mencionada não deverão poder obter uma licença comunitária. A adaptação dos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário não deverá impedir as empresas admitidas a exercer essa actividade, que preencham todos os requisitos gerais previstos no presente regulamento, de efectuarem operações de transporte nas regiões ultraperiféricas.
- (6) Por razões de concorrência leal, as regras comuns para o exercício da actividade de transportador rodoviário deverão ser aplicadas tão amplamente quanto possível a todas as empresas. Contudo, não é necessário incluir no âmbito de aplicação do presente regulamento as empresas que efectuam exclusivamente operações de transporte com fraca incidência no mercado dos transportes.
- (7) Competirá ao Estado-Membro de estabelecimento verificar se as empresas preenchem em permanência os requisitos previstos no presente regulamento, de modo a que, se necessário, as autoridades competentes desse Estado-Membro possam decidir suspender ou retirar a autorização que lhes permite operar no mercado. O cumprimento adequado e um controlo fiável dos requisitos de acesso à actividade de transportador rodoviário pressupõem que as empresas tenham um estabelecimento efectivo e estável.
- (8) É conveniente que as pessoas singulares que preenchem os requisitos de idoneidade e de capacidade profissional exigidos sejam claramente identificadas e designadas perante as autoridades competentes. Essas pessoas («gestores de transportes») deverão ser as que dirigem contínua e efectivamente as actividades de transportes das empresas de transporte rodoviário. Por conseguinte, é conveniente especificar em que condições se considera que uma pessoa assume a direcção contínua e efectiva das actividades de transportes numa empresa.
- (9) Para preencherem o requisito de idoneidade, os gestores de transportes não podem ter sido objecto de

condenações penais graves nem de sanções, nomeadamente por violação grave da regulamentação comunitária aplicável ao transporte rodoviário. As condenações ou sanções aplicadas a um gestor de transportes ou a uma empresa de transportes rodoviários em um ou mais Estados-Membros pelas infracções muito graves ao direito comunitário deverão acarretar a perda da idoneidade, desde que a autoridade competente, antes de tomar uma decisão definitiva, se tenha certificado de que houve uma decisão definitiva, se tenha certificado de que houve um inquérito cabal e documentado, com garantia dos direitos processuais essenciais, e de que foram respeitados os direitos de recurso adequados.

- (10) É necessário que as empresas de transporte rodoviário disponham de uma capacidade financeira mínima para assegurar o seu bom funcionamento e gestão. A prova de capacidade financeira por meio de uma garantia bancária ou de um seguro de responsabilidade profissional pode representar um método simples e económico para as empresas.
- (11) Um nível elevado de qualificação profissional deverá melhorar a eficácia socioeconómica do sector dos transportes rodoviários. Convém, por conseguinte, que os candidatos à função de gestor de transportes possuam conhecimentos profissionais de qualidade. A fim de garantir uma maior uniformidade dos exames e de promover uma formação de qualidade, importa prever que os Estados-Membros possam autorizar os centros de exame e de formação de acordo com critérios por eles definidos. Os gestores de transportes deverão ter os conhecimentos necessários para dirigir operações de transporte nacionais e internacionais. A lista das matérias que deverão conhecer para obter o certificado de capacidade profissional e as modalidades de organização dos exames poderão evoluir com o progresso técnico, sendo conveniente prever a possibilidade de as actualizar. Os Estados-Membros deverão poder dispensar do exame as pessoas que comprovem possuir uma experiência continuada de direcção de actividades de transporte.
- (12) Uma concorrência leal e um transporte rodoviário plenamente cumpridor das regras exigem um nível homogéneo de fiscalização pelos Estados-Membros. As autoridades nacionais responsáveis pela fiscalização das empresas e pela validade das autorizações têm, neste contexto, um papel crucial a desempenhar, sendo conveniente assegurar que essas autoridades tomem as medidas adequadas, que se afigurem necessárias, nomeadamente a suspensão ou retirada das autorizações ou a declaração de inaptidão dos gestores de transportes por negligência reiterada ou má fé.
- (13) Com uma cooperação administrativa mais organizada entre os Estados-Membros, será possível aumentar a eficácia da fiscalização das empresas que operam em vários Estados-Membros e reduzir os custos administrativos. Com a criação de registos electrónicos das empresas interconectados ao nível comunitário, no respeito das regras comunitárias de protecção dos dados

⁽¹⁾ JOL ...

- personais, não só a cooperação será mais fácil como os custos dos controlos baixarão, tanto para as empresas como para as administrações. Já existem registos electrónicos nacionais em vários Estados-Membros. Foram também criadas infra-estruturas para promover a interconexão entre os Estados-Membros. Uma utilização mais sistemática dos registos electrónicos poderia, por conseguinte, contribuir para reduzir significativamente os custos administrativos dos controlos e para melhorar a sua eficácia.
- (14) Alguns dos dados sobre infracções e sanções contidos nos registos electrónicos nacionais são dados pessoais. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, tomar as medidas necessárias para assegurar a conformidade com a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽¹⁾, nomeadamente no que diz respeito ao controlo do tratamento de dados pessoais pelas autoridades públicas, ao direito de informação das pessoas em causa e ao seu direito de acesso e oposição. Para efeitos do presente regulamento, será necessário conservar esse tipo de dados por um período mínimo de dois anos a fim de evitar que empresas inibidas de exercer a actividade se estabeleçam noutros Estados-Membros.
- (15) A interconexão progressiva dos registos electrónicos nacionais é essencial para permitir um intercâmbio de informações rápido e eficaz entre os Estados-Membros e para garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro não cedam à tentação de cometer, ou não corram o risco de cometer, infracções graves noutros Estados-Membros. Esta interconexão exige uma definição comum do formato específico dos dados a trocar e dos procedimentos técnicos de intercâmbio desses dados.
- (16) A fim de assegurar a eficiência do intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, deverão ser designados pontos de contacto nacionais e especificados determinados procedimentos comuns no que se refere a prazos e à natureza das informações mínimas a transmitir.
- (17) A fim de facilitar a liberdade de estabelecimento, é conveniente admitir como prova suficiente de idoneidade, para efeitos do acesso à actividade de transportador rodoviário no Estado-Membro de estabelecimento, a apresentação de documentos adequados emitidos por uma autoridade competente do Estado-Membro em que o transportador rodoviário residia habitualmente, desde que as pessoas em causa não tenham sido declaradas inaptas a exercer a actividade em causa noutros Estados-Membros.
- (18) No que se refere à capacidade profissional, a fim de facilitar a liberdade de estabelecimento, o Estado-Membro de estabelecimento deverá admitir como prova suficiente o modelo único de certificado emitido nos termos do presente regulamento.
- (19) É necessário um acompanhamento mais estreito da aplicação do presente regulamento a nível comunitário, o que pressupõe a apresentação à Comissão de relatórios periódicos, elaborados a partir dos registos nacionais, sobre a idoneidade, a capacidade financeira e a capacidade profissional das empresas do sector dos transportes rodoviários.
- (20) Os Estados-Membros deverão prever sanções aplicáveis em caso de incumprimento do presente regulamento. Essas sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (21) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a actualização das regras de acesso à actividade de transportador rodoviário a fim de assegurar uma aplicação mais homogénea e eficaz nos Estados-Membros, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (22) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (23) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para estabelecer uma lista das categorias, tipos e graus de gravidade das infracções que acarretam a perda de idoneidade do transportador rodoviário, para adaptar os Anexos I, II e III do presente regulamento, relativos, respectivamente, aos conhecimentos a ter em consideração para o reconhecimento da capacidade profissional pelos Estados-Membros e ao modelo de certificado de capacidade profissional, e ao progresso técnico, e para estabelecer uma lista das infracções que, para além das previstas no Anexo IV do presente regulamento, podem acarretar a perda da idoneidade. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (24) A Directiva 96/26/CE deverá ser revogada,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento rege o acesso à actividade de transportador rodoviário e o seu exercício.

⁽¹⁾ JOL 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. O presente regulamento é aplicável a todas as empresas estabelecidas na Comunidade que exercem a actividade de transportador rodoviário. É igualmente aplicável às empresas que tencionem exercer a actividade de transportador rodoviário. As referências às empresas que exercem a actividade de transportador rodoviário devem, se for caso disso, ser consideradas como sendo feitas às empresas que tencionam exercer essa actividade.

3. No que respeita às regiões a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, os Estados-Membros interessados podem adaptar os requisitos a cumprir para o exercício da actividade de transportador rodoviário, desde que o transporte seja totalmente efectuado nessas regiões por empresas nelas estabelecidas.

4. Em derrogação do n.º 2, o presente regulamento, salvo disposição em contrário da legislação nacional, não é aplicável:

- a) Às empresas que exerçam a actividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas. Todavia, os Estados-Membros podem reduzir este limite para a totalidade ou parte das categorias de transportes rodoviários;
- b) Às empresas que efectuem exclusivamente serviços de transporte rodoviário de passageiros com fins não comerciais ou gratuitos, ou cuja actividade principal não seja a de transportador rodoviário de passageiros;
- c) Às empresas que exerçam a actividade de transportador rodoviário exclusivamente por meio de veículos a motor cuja velocidade máxima autorizada não exceda 40 km/h.

5. Os Estados-Membros podem dispensar da aplicação da totalidade ou de parte das disposições do presente regulamento os transportes rodoviários que efectuem exclusivamente transportes nacionais de fraca incidência sobre o mercado dos transportes, em virtude:

- a) Da natureza das mercadorias transportadas, ou
- b) Da curta distância percorrida.

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Actividade de transportador rodoviário de mercadorias», a actividade das empresas que efectuam transportes de mercadorias por conta de outrem por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos;
- 2) «Actividade de transportador rodoviário de passageiros», a actividade das empresas que efectuam transportes de passageiros, oferecidos ao público ou a certas categorias de utentes contra um preço pago pela pessoa transportada ou pelo organizador do transporte, por meio de veículos automóveis que, pelo seu tipo de construção e equipamento,

sejam aptos para o transporte de mais de nove pessoas, incluído o condutor, e se encontrem afectos a essa utilização;

- 3) «Actividade de transportador rodoviário», a actividade de transportador rodoviário de passageiros ou de transportador rodoviário de mercadorias;
- 4) «Empresa», uma pessoa singular, uma pessoa colectiva, com ou sem fins lucrativos, uma associação ou agrupamento de pessoas sem personalidade jurídica, com ou sem fins lucrativos, ou um organismo dependente de uma autoridade pública, quer seja dotado de personalidade jurídica própria quer dependa de uma autoridade dotada dessa personalidade, que efectue o transporte de passageiros, ou uma pessoa singular ou colectiva que efectue o transporte de mercadorias com fins comerciais;
- 5) «Gestor de transportes», uma pessoa singular empregada por uma empresa ou, se a empresa for uma pessoa singular, a própria pessoa ou, no caso de estar prevista essa possibilidade, outra pessoa singular designada por contrato por essa empresa, que dirige de forma efectiva e permanente a actividade de transportes da empresa;
- 6) «Autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário», uma decisão administrativa que autoriza uma empresa que preenche os requisitos previstos no presente regulamento a exercer a actividade de transportador rodoviário;
- 7) «Autoridade competente», a autoridade de um Estado-Membro, a nível nacional, regional ou local, que, para autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário, verifica se a empresa preenche os requisitos previstos no presente regulamento, e que está habilitada a conceder, suspender ou retirar a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário;
- 8) «Estado-Membro de estabelecimento», o Estado-Membro em que uma empresa está estabelecida, quer o seu gestor de transportes provenha ou não de outro país.

Artigo 3.º

Requisitos para exercer a actividade de transportador rodoviário

1. As empresas que exercem a actividade de transportador rodoviário devem:

- a) Dispor de um estabelecimento efectivo e estável num Estado-Membro;
- b) Ser idóneas;
- c) Ter a capacidade financeira apropriada;
- d) Ter a capacidade profissional exigida.

2. Os Estados-Membros podem impor requisitos suplementares, que devem ser proporcionados e não discriminatórios, a preencher pelas empresas para serem autorizadas a exercer a actividade de transportador rodoviário.

*Artigo 4.º***Gestor de transportes**

1. As empresas que exercem a actividade de transportador rodoviário devem designar pelo menos uma pessoa singular, o gestor de transportes, que satisfaça as condições previstas nas alíneas b) e d) do n.º 1 do artigo 3.º e que:

- a) Dirija efectiva e permanentemente a actividade de transportes da empresa;
- b) Tenha um vínculo genuíno com a empresa, como por exemplo ser empregado, administrador, proprietário ou accionista, ou administrá-la, ou, se a empresa for uma pessoa singular, ser a própria pessoa; e
- c) Resida na Comunidade.

2. Se uma empresa não preencher o requisito de capacidade profissional previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 3.º, a autoridade competente pode autorizá-la a exercer a actividade de transportador rodoviário, sem um gestor de transportes designado nos termos do n.º 1 do presente artigo, desde que:

- a) A empresa designe uma pessoa singular residente na Comunidade que preencha os requisitos estabelecidos nas alíneas b) e d) do n.º 1 do artigo 3.º, e que esteja habilitada por contrato a desempenhar as funções de gestor de transportes por conta da empresa;
- b) O contrato que vincula a empresa e a pessoa a que se refere a alínea a) especifique as funções a desempenhar de forma efectiva e permanente por essa pessoa e indique as suas responsabilidades enquanto gestor de transportes. As funções a especificar devem compreender, nomeadamente, as relacionadas com a gestão da manutenção e reparação dos veículos, a verificação dos contratos e dos documentos de transporte, a contabilidade básica, a distribuição dos carregamentos ou dos serviços pelos motoristas e pelos veículos, e a verificação dos procedimentos de segurança;
- c) A pessoa a que se refere a alínea a) possa gerir, na qualidade de gestor de transportes, as actividades de transporte de quatro empresas distintas, no máximo, efectuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos. Os Estados-Membros podem reduzir o número de empresas e/ou a frota total de veículos que essa pessoa pode gerir; e
- d) A pessoa a que se refere a alínea a) efectue as tarefas especificadas exclusivamente no interesse da empresa e as suas responsabilidades sejam exercidas independentemente de quaisquer empresas para as quais a empresa realiza operações de transporte.

3. Os Estados-Membros podem decidir que um gestor de transportes designado nos termos do n.º 1 não possa ser, além disso, designado nos termos do n.º 2, ou possa apenas ser designado em relação a um número limitado de empresas ou a uma frota de veículos mais pequena do que a referida na alínea c) do n.º 2.

4. A empresa informa a autoridade competente do gestor ou gestores de transportes designados.

CAPÍTULO II

CONDIÇÕES A SATISFAZER PARA PREENCHER OS REQUISITOS PREVISTOS NO ARTIGO 3.º*Artigo 5.º***Condições relativas ao requisito de estabelecimento**

Para preencher o requisito previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º, a empresa deve:

- a) Dispor de um estabelecimento, localizado nesse Estado-Membro, com instalações onde possa disponibilizar, a pedido da autoridade competente, os documentos da empresa, nomeadamente todos os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal, os documentos que contenham dados relativos aos tempos de condução e repouso, e qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento. Os Estados-Membros podem exigir que os estabelecimentos localizados no seu território tenham esses documentos à disposição nas suas instalações a qualquer momento;
- b) Uma vez concedida a autorização, dispor de um ou mais veículos, matriculados ou colocados em circulação em conformidade com a legislação desse Estado-Membro, 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) Efectuar as suas operações efectiva e permanentemente, com os equipamentos necessários, num centro de exploração localizado nesse Estado-Membro.

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

1. Sob reserva do n.º 2 do presente artigo, os Estados-Membros devem determinar as condições a satisfazer pela empresa e pelo gestor de transportes para preencher o requisito de idoneidade previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º.

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

As condições a que se refere o primeiro parágrafo devem incluir pelo menos o seguinte:

- a) Que não existam motivos sérios para pôr em dúvida a idoneidade do gestor de transportes ou da empresa de transportes, tais como condenações ou sanções por infracções graves à regulamentação nacional em vigor nos seguintes domínios:
 - i) Direito comercial,
 - ii) Legislação em matéria de insolvência,
 - iii) Condições de remuneração e de trabalho da profissão,
 - iv) Tráfego rodoviário,
 - v) Responsabilidade profissional; e
- b) Que o gestor de transportes ou a empresa de transportes não tenha sido objecto, num ou mais Estados-Membros, de condenação penal grave ou de sanção por infracção grave à regulamentação comunitária, nomeadamente no que se refere:
 - i) Aos períodos de condução e de repouso dos condutores, tempo de trabalho e à instalação e utilização dos aparelhos de controlo,
 - ii) Ao peso e às dimensões máximas dos veículos comerciais afectos ao tráfego internacional,
 - iii) À qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas,
 - iv) À aptidão dos veículos comerciais para a circulação rodoviária, incluindo as inspecções técnicas obrigatórias dos veículos a motor,
 - v) Ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias ou, consoante o caso, ao mercado do transporte rodoviário de passageiros,
 - vi) À segurança do transporte rodoviário de mercadorias perigosas,
 - vii) À instalação e utilização de limitadores de velocidade em certas categorias de veículos,
 - viii) À carta de condução,
 - ix) Ao acesso à actividade,
 - x) Ao transporte de animais.

2. Para efeitos da alínea b) do terceiro parágrafo do n.º 1:

- a) Quando um gestor de transportes ou uma empresa de transportes tiverem sido objecto de condenação penal grave ou de sanção em um ou mais Estados-Membros por uma das infracções muito graves ao direito comunitário enumeradas no Anexo IV, a autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento deve realizar, atempada e oportunamente, uma inspecção administrativa completa que inclua, se necessário, um controlo das instalações da empresa em questão.

A inspecção deve determinar se, em virtude de circunstâncias específicas, a perda da idoneidade constituiria uma resposta desproporcionada para esse caso. 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 afectada. Nesse caso, os motivos devem ser lavrados no registo nacional. O número dessas decisões deve ser indicado no relatório a que se refere o n.º 1 do artigo 26.º.

Se a autoridade competente não considerar que a perda da idoneidade constitui uma resposta desproporcionada, a condenação ou a sanção acarretam a perda da idoneidade;

- b) A Comissão elabora uma lista das categorias, tipos e graus de gravidade das infracções às regras comunitárias que, para além das referidas no Anexo IV, podem acarretar a perda da idoneidade. Ao definirem as prioridades para os controlos efectuados ao abrigo do n.º 1 do artigo 12.º, os Estados-Membros devem ter em conta as informações sobre essas infracções, incluindo informações provenientes de outros Estados-Membros.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, e que dizem respeito a esta lista, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 25.º.

Para esse efeito, a Comissão:

- i) Estabelece as categorias e os tipos de infracções mais frequentes;
- ii) Define o grau de gravidade das infracções em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves; e
- iii) Indica o limiar de frequência acima do qual as infracções repetidas são consideradas muito graves, tendo em conta o número de motoristas utilizados nas actividades de transporte dirigidas pelo gestor de transportes.

3. O requisito previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º não se considera preenchido enquanto não se tiver verificado uma medida de reabilitação ou outra medida de efeito equivalente, em conformidade com as disposições nacionais em vigor na matéria.

Artigo 7.º

Condições relativas ao requisito de capacidade financeira

1. Para preencher o requisito previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º, a empresa deve poder cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. Para esse efeito, 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 de reservas de valor que totalizem pelo menos 9 000 EUR, no caso de ser utilizado um único veículo, e 5 000 EUR por cada veículo adicional utilizado.

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

As rubricas contabilísticas a que é feita referência no primeiro parágrafo são as definidas na Quarta Directiva 78/660/CEE do Conselho, de 25 de Julho de 1978, baseada no artigo 54.º, n.º 3, alínea g), do Tratado e relativa às contas anuais de certas formas de sociedades ⁽¹⁾.

2. Em derrogação do n.º 1, a autoridade competente pode aceitar ou exigir que a empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração como um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras, incluindo seguradoras, que se constituem garantes solidários nos montantes fixados no primeiro parágrafo do n.º 1. Os Estados-Membros podem decidir que a garantia pode ser accionada com o acordo da autoridade competente que autoriza o exercício da actividade de transportador rodoviário, e só pode ser liberada com o acordo dessa autoridade.

3. As contas anuais referidas no n.º 1, ou a garantia referida no n.º 2, que devem ser verificadas, são as da entidade económica estabelecida no território do Estado-Membro em que a autorização foi solicitada, e não as de outras entidades estabelecidas noutros Estados-Membros.

Artigo 8.º

Condições relativas ao requisito de capacidade profissional

1. Para preencher o requisito previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 3.º, a pessoa ou as pessoas em causa devem possuir os conhecimentos correspondentes ao nível previsto na Parte I do Anexo I nas matérias nela enumeradas. Esses conhecimentos devem ser demonstrados mediante um exame escrito obrigatório que, se o Estado-Membro assim o decidir, pode ser completado com um exame oral. Os exames devem ser organizados em conformidade com o disposto na Parte II do Anexo I. Para esse efeito, os Estados-Membros podem decidir impor uma formação antes do exame.

2. Apenas as autoridades ou os organismos devidamente autorizados para o efeito pelos Estados-Membros, de acordo com critérios a definir pelos próprios, podem organizar e certificar os exames escritos e orais a que se refere o n.º 1. Os Estados-Membros devem verificar periodicamente se as condições em que essas autoridades ou organismos organizam os exames satisfazem o disposto no Anexo I.

3. Os Estados-Membros podem autorizar, de acordo com critérios a definir pelos próprios, os organismos aptos a oferecer uma formação de elevada qualidade aos candidatos a exame, bem como formações contínuas que permitam aos gestores de transportes que o desejem actualizar os seus conhecimentos.

4. Os Estados-Membros podem dispensar os titulares de certos diplomas do ensino superior ou do ensino técnico emitidos num Estado-Membro, especificamente designados para o efeito e que impliquem o conhecimento de todas as matérias enumeradas no Anexo I, do exame nas matérias abrangidas por esses diplomas. Essa dispensa só é aplicável às secções da Parte I

do Anexo I em relação às quais o diploma abranja todas as matérias enumeradas no título de cada secção.

Os Estados-Membros podem dispensar de determinadas partes do exame os titulares de certificados de capacidade profissional que permitem efectuar transportes nacionais no respectivo território.

5. A autoridade ou organismo referidos no n.º 2 emite um certificado, o qual será apresentado como prova da capacidade profissional. Este certificado é intransmissível. O certificado é emitido de acordo com os elementos de segurança e com o modelo que constam dos Anexos II e III, e deve ostentar o carimbo e a assinatura da autoridade ou organismo devidamente autorizados que o emitiu.

6. A Comissão adapta os Anexos I, II e III ao progresso técnico. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 25.º.

7. A Comissão fomenta e facilita o intercâmbio de experiências e de informações entre os Estados-Membros, ou através de qualquer organismo por si designado, em matéria de formação, exames e autorização.

Artigo 9.º

Dispensa de exame

Os Estados-Membros podem decidir dispensar do exame a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º as pessoas que comprovem ter dirigido de forma contínua uma empresa de transportes rodoviários de mercadorias ou de passageiros num Estado-Membro durante o período de 15 anos anterior a ... (*).

CAPÍTULO III

AUTORIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Artigo 10.º

Autoridades competentes

1. Cada Estado-Membro designa uma ou várias autoridades competentes encarregadas de assegurar a correcta aplicação do presente regulamento. Essas autoridades competentes devem estar habilitadas a:

- Analisar os pedidos apresentados pelas empresas;
- Autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário e suspender ou retirar as autorizações;
- Declarar uma pessoa singular inapta para dirigir, na qualidade de gestor de transportes, a actividade de transportes de uma empresa;
- Proceder aos controlos necessários para verificar se as empresas preenchem os requisitos previstos no artigo 3.º.

⁽¹⁾ JOL 222 de 14.8.1978, p. 11.

^(*) Data de entrada em vigor do presente regulamento.

2. As autoridades competentes publicam todos as condições estabelecidas no presente regulamento, quaisquer outras disposições nacionais, os procedimentos que os candidatos interessados devem seguir e as notas explicativas correspondentes.

Artigo 11.º

Análise e registo dos pedidos

1. As empresas de transportes que preenchem os requisitos previstos no artigo 3.º são autorizadas, mediante a apresentação de um pedido, a exercer a actividade de transportador rodoviário. A autoridade competente certifica-se de que a empresa que apresenta um pedido preenche os requisitos previstos nesse artigo. Os Estados-Membros podem especificar a duração das autorizações para o exercício da actividade de transportador rodoviário nas disposições nacionais aplicáveis.

A apreciação do pedido apresentado pode traduzir-se na emissão de uma licença comunitária em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º .../2009 e (CE) n.º .../2009. Um Estado-Membro pode conceder autorizações distintas da licença comunitária às empresas que efectuem transportes apenas no território desse Estado-Membro.

2. A autoridade competente deve inscrever no registo electrónico nacional referido no artigo 16.º os dados relacionados com as empresas que autoriza, referidos no artigo 16.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alíneas a) a d).

3. O prazo de análise de um pedido de autorização pela autoridade competente deve ser tão curto quanto possível, não podendo exceder três meses a contar da data em que esta recebeu toda a documentação necessária para examinar o pedido. Em casos devidamente justificados, a autoridade competente pode prorrogar este prazo por mais dois meses.

4. Até 31 de Dezembro de 2012, ao avaliar se uma empresa preenche o requisito de idoneidade, a autoridade competente verifica, em caso de dúvida, se no momento do pedido o gestor ou os gestores de transportes designados foram declarados, em algum Estado-Membro, inaptos para dirigir as actividades de transportes de uma empresa, nos termos do artigo 14.º.

A partir de 1 de Janeiro de 2013, ao avaliar se uma empresa preenche o requisito de idoneidade, a autoridade competente verifica, através do acesso aos dados referidos no artigo 16.º, n.º 2, alínea f), primeiro parágrafo, quer mediante acesso directo e seguro à parte pertinente dos registos nacionais, quer mediante pedido prévio, se no momento do pedido o gestor ou os gestores de transportes designados foram declarados, em algum Estado-Membro, inaptos para dirigir as actividades de transportes de uma empresa, nos termos do artigo 14.º.

As medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas a um adiamento por um período máximo de três anos das datas referidas no presente número são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 25.º.

5. As empresas que dispõem de uma autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário devem, num prazo de 28 dias ou inferior, conforme determinado pelo Estado-Membro

de estabelecimento, notificar a autoridade competente que concedeu a autorização das eventuais alterações aos dados referidos no n.º 2.

Artigo 12.º

Controlos

1. As autoridades competentes verificam se as empresas que autorizaram a exercer a actividade de transportador rodoviário continuam a preencher os requisitos previstos no artigo 3.º. Para esse efeito, os Estados-Membros procedem a controlos das empresas classificadas como apresentando maior risco. Para atingir esse objectivo, os Estados-Membros alargam o sistema de classificação dos riscos por eles criado nos termos do artigo 9.º da Directiva 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 actividades de transporte rodoviário (¹), a todas as infracções identificadas no artigo 6.º do presente regulamento.

2. Até 31 de Dezembro de 2014, os Estados-Membros procedem a controlos, pelo menos de cinco em cinco anos, para verificar se as empresas preenchem os requisitos previstos no artigo 3.º.

As medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas a um adiamento das datas referidas no primeiro parágrafo são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 25.º.

3. Sempre que a Comissão o exija, e em casos devidamente justificados, os Estados-Membros procedem a controlos individuais para verificar se as empresas preenchem os requisitos de acesso à actividade de transportador rodoviário. Os Estados-Membros informam a Comissão dos resultados desses controlos, bem como das medidas tomadas caso se tenha verificado que uma empresa deixou de preencher os requisitos previstos no presente regulamento.

Artigo 13.º

Procedimento de suspensão e de retirada das autorizações

1. Se a autoridade competente verificar que uma empresa corre o risco de deixar de cumprir os requisitos previstos no artigo 3.º, notifica a empresa nesse sentido. Se a autoridade competente verificar que um ou mais requisitos deixaram de ser cumpridos, pode estabelecer um dos seguintes prazos para a empresa regularizar a sua situação:

- Um prazo máximo de seis meses, renovável por seis meses em caso de morte ou de incapacidade física do gestor de transportes, para a empresa recrutar um substituto do gestor de transportes, se este já não preencher os requisitos de idoneidade ou de capacidade profissional;
- Um prazo máximo de seis meses, se a empresa tiver de regularizar a sua situação comprovando que dispõe de um estabelecimento efectivo e estável;

(¹) JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

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 em permanência.

2. No caso das empresas cuja autorização tenha sido suspensa ou retirada, a autoridade competente pode exigir que os seus gestores de transportes concluam com aproveitamento o exame a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º antes de ser aplicada qualquer medida de reabilitação.

3. Se a autoridade competente verificar que a empresa deixou de cumprir um ou mais requisitos previstos no artigo 3.º, suspende ou retira a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário concedida à empresa dentro dos prazos a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

Artigo 14.º

Declaração de inaptidão do gestor de transportes

1. Sempre que um gestor de transportes deixe de ser considerado idóneo de acordo com o disposto no artigo 6.º, a autoridade competente declara-o inapto para dirigir as actividades de transportes de uma empresa.

2. Enquanto não for aplicada uma medida de reabilitação nos termos das disposições legais nacionais aplicáveis, o certificado de capacidade profissional do gestor de transportes declarado inapto, a que se refere o n.º 5 do artigo 8.º, deixa de ser válido em todos os Estados-Membros.

Artigo 15.º

Decisões das autoridades competentes e vias de recurso

1. As decisões negativas tomadas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros ao abrigo do presente regulamento, incluindo o indeferimento de um pedido, a suspensão ou a retirada de uma autorização em vigor, ou a declaração de inaptidão do gestor de transportes, devem ser fundamentadas.

Essas decisões devem ter em conta as informações disponíveis sobre as infracções cometidas pela empresa ou pelo gestor de transportes que possam pôr em causa a idoneidade da empresa, bem como outras informações à disposição da autoridade competente. As decisões devem especificar as medidas de reabilitação aplicáveis em caso de suspensão da autorização ou de declaração de inaptidão.

2. Os Estados-Membros devem tomar medidas para garantir que as empresas e as pessoas em causa tenham a possibilidade de recorrer das decisões referidas no n.º 1 para pelo menos um órgão independente e imparcial ou para um tribunal.

CAPÍTULO IV

SIMPLIFICAÇÃO E COOPERAÇÃO ADMINISTRATIVA

Artigo 16.º

Registos electrónicos nacionais

1. Para efeitos da execução do presente regulamento, nomeadamente dos artigos 11.º a 14.º e 26.º, cada Estado-Membro deve manter um registo electrónico nacional das empresas de

transporte rodoviário autorizadas a exercer a actividade de transportador rodoviário por uma autoridade competente por ele designada. O tratamento dos dados contidos nesse registo deve ser efectuado sob o controlo da autoridade pública designada para o efeito. Os dados relevantes contidos no registo electrónico nacional devem ser acessíveis a todas as autoridades competentes do Estado-Membro em causa.

Até 1 de Junho de 2009, a Comissão emite orientações sobre os requisitos mínimos relativos aos dados a incluir no registo electrónico nacional desde a data da sua criação, a fim de facilitar a interconexão futura dos registos. A Comissão pode recomendar a inclusão dos números de matrícula dos veículos, para além dos dados referidos no n.º 2.

2. O registo electrónico nacional deve conter pelo menos os seguintes dados:

- a) O nome e a forma jurídica da empresa;
- b) O endereço do seu estabelecimento;
- c) Os nomes dos gestores de transportes designados para preencher os requisitos de idoneidade e de capacidade profissional ou, se for caso disso, o nome de um representante legal;
- d) O tipo de autorização, o número de veículos abrangidos e, se for caso disso, o número de série da licença comunitária e das cópias certificadas;
- e) O número, a categoria e o tipo das infracções graves a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º, que tenham dado origem a uma condenação ou sanção nos dois últimos anos;
- f) O nome das pessoas declaradas inaptas para dirigir as actividades de transporte de uma empresa, enquanto a idoneidade dessas pessoas não tiver sido restabelecida, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º, bem como as medidas de reabilitação aplicáveis.

Para os efeitos da alínea e), os Estados-Membros podem, até 31 de Dezembro de 2015, optar por incluir no registo electrónico nacional apenas as infracções muito graves referidas no Anexo IV.

Os Estados-Membros podem optar por manter os dados referidos nas alíneas e) e f) do primeiro parágrafo em registos separados. Nesse caso, os dados relevantes devem ser disponibilizados a pedido ou ser directamente acessíveis a todas as autoridades competentes do Estado-Membro em questão. As informações solicitadas devem ser fornecidas no prazo de 30 dias úteis a contar da data de recepção do pedido.

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

3. Os dados das empresas cujas autorizações tenham sido suspensas ou retiradas permanecem no registo electrónico nacional durante dois anos a partir da data da caducidade da suspensão ou da retirada da licença, sendo em seguida imediatamente eliminados.

Os dados relativos às pessoas declaradas inaptas para exercer a actividade de transportador rodoviário permanecem no registo electrónico nacional enquanto a idoneidade dessas pessoas não tiver sido restabelecida em conformidade com o n.º 3 do artigo 6.º. Após ter sido tomada essa medida de reabilitação ou qualquer outra medida de efeito equivalente, os dados são imediatamente eliminados.

Os dados a que se referem o primeiro e o segundo parágrafos devem especificar as razões que motivaram a suspensão ou a retirada da autorização, ou a declaração de inaptidão, conforme o caso, e a duração correspondente.

4. Os Estados-Membros tomam as disposições necessárias para que todos os dados do registo electrónico nacional sejam actuais e exactos, nomeadamente os referidos nas alíneas e) e f) do primeiro parágrafo do n.º 2.

5. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que os registos electrónicos nacionais sejam acessíveis em toda a Comunidade através dos pontos de contacto nacionais indicados no artigo 18.º. A acessibilidade através dos pontos de contacto nacionais deve ser efectiva até 31 de Dezembro de 2012, de modo que as autoridades competentes dos Estados-Membros possam consultar o registo electrónico nacional de todos os Estados-Membros.

6. As normas comuns relativas à aplicação do n.º 5, tais como o formato dos dados trocados, os procedimentos técnicos de consulta electrónica dos registos electrónicos nacionais dos outros Estados-Membros e a promoção da interoperabilidade desses registos com outras bases de dados pertinentes são aprovadas pela Comissão nos termos do n.º 2 do artigo 25.º. Estas normas comuns determinam qual a autoridade responsável pelo acesso, utilização e actualização dos dados e, para esse efeito, incluem normas sobre o registo e a supervisão dos dados.

7. As medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas ao adiamento dos prazos previstos nos n.ºs 1 e 5 são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 25.º.

Artigo 17.º

Protecção dos dados pessoais

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

- As pessoas sejam informadas do registo ou da possibilidade de transmissão a terceiros de dados que lhes digam respeito. A informação deve especificar a identidade da autoridade responsável pelo tratamento dos dados, o tipo de dados tratados e os respectivos motivos;
- As pessoas tenham direito de acesso aos dados que lhes digam respeito na posse da autoridade responsável pelo seu

tratamento. Este direito deve poder ser exercido sem entraves, a intervalos razoáveis e sem demoras nem encargos excessivos para o requerente;

- As pessoas cujos dados estão incompletos ou inexactos tenham o direito de exigir a sua rectificação, supressão ou bloqueamento;
- As pessoas tenham o direito de se opor, por razões legítimas e imperiosas, ao tratamento de dados que lhes digam respeito. Caso a oposição se justifique, o tratamento deixa de poder incidir nesses dados.

Artigo 18.º

Cooperação administrativa entre os Estados-Membros

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

2. Os Estados-Membros que troquem informações no âmbito do presente regulamento devem utilizar os pontos de contacto nacionais designados em conformidade com o n.º 1.

3. Os Estados-Membros que troquem informações sobre as infracções a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, ou sobre gestores de transportes declarados inaptos, devem observar o procedimento e os prazos previstos no n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º .../2009, ou no n.º 1 do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º .../2009, consoante o caso. Um Estado-Membro que receba de outro Estado-Membro notificação de uma infracção grave que tenha dado origem a uma condenação ou sanção deve inscrever essa infracção no seu registo electrónico nacional.

CAPÍTULO V

RECONHECIMENTO MÚTUO DOS CERTIFICADOS E DE OUTROS DOCUMENTOS

Artigo 19.º

Certidões e outros documentos respeitantes à idoneidade

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 11.º, o Estado-Membro de estabelecimento deve aceitar como prova suficiente de idoneidade para o acesso à actividade de transportador rodoviário uma certidão de registo criminal ou, na falta desta, um documento equivalente, emitido por uma autoridade judiciária ou administrativa competente do Estado-Membro em que o transportador residia habitualmente.

(*). Dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

2. Um Estado-Membro que exija dos seus nacionais determinados requisitos de idoneidade cuja prova não possa ser feita pelo documento referido no n.º 1 deve aceitar como prova suficiente, no que respeita aos nacionais dos outros Estados-Membros, uma certidão, emitida por uma autoridade judiciária ou administrativa competente do Estado-Membro em que o gestor de transportes residia habitualmente, comprovativa do preenchimento desses requisitos. Essa certidão deve conter as informações específicas consideradas no Estado-Membro de estabelecimento.

3. Se o Estado-Membro em que o gestor de transportes residia habitualmente não emitir o documento referido no n.º 1 ou a certidão referida no n.º 2, esse documento ou certidão pode ser substituído por uma declaração solene ou por uma declaração sob juramento feita pelo gestor de transportes perante uma autoridade judiciária ou administrativa competente ou, se for o caso, perante um notário do Estado-Membro em que o gestor de transportes residia habitualmente. Essa autoridade ou notário deve emitir uma certidão que comprove a declaração solene ou a declaração sob juramento.

4. O documento referido no n.º 1 e a certidão referida no n.º 2 não podem ser aceites se forem apresentados mais de três meses após a data de emissão. Esta condição vale igualmente para as declarações feitas nos termos do n.º 3.

Artigo 20.º

Certificados relativos à capacidade financeira

Um Estado-Membro que exija dos seus nacionais determinadas condições em matéria de capacidade financeira, em complemento das previstas no artigo 7.º, deve aceitar como prova suficiente, para os nacionais de outros Estados-Membros, um certificado emitido por uma autoridade administrativa competente do Estado-Membro em que o gestor de transportes residia habitualmente, comprovativo de que tais condições foram satisfeitas. O certificado deve conter as informações específicas consideradas no novo Estado-Membro de estabelecimento.

Artigo 21.º

Certificados de capacidade profissional

1. Os Estados-Membros devem admitir como prova suficiente de capacidade profissional os certificados conformes com o modelo constante do Anexo III, emitidos pela autoridade ou organismo devidamente autorizados para o efeito.

2. Os certificados emitidos antes de ... (*) como prova de capacidade profissional nos termos das disposições em vigor até essa data são considerados equivalentes a um certificado conforme com o modelo constante do Anexo III e aceites como prova de capacidade profissional em todos os Estados-Membros. Os Estados-Membros podem exigir que os titulares de certificados de capacidade profissional que permitem efectuar exclusivamente transportes nacionais concluam com aproveitamento o exame ou certas partes do exame a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º.

(*) Data de aplicação do presente regulamento.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 22.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão até ... (**), dessas disposições, bem como, sem demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito. Os Estados-Membros asseguram que essas medidas sejam aplicadas sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento da empresa.

2. As sanções previstas no n.º 1 devem incluir, nomeadamente, a suspensão da autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário, a retirada da autorização e a declaração de inaptidão do gestor de transportes.

Artigo 23.º

Disposições transitórias

As empresas que disponham de uma autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário antes de ... (***) devem dar cumprimento às disposições do presente regulamento até ... (**).

Artigo 24.º

Assistência mútua

As autoridades competentes dos Estados-Membros devem colaborar estreitamente e prestar assistência mútua para efeitos da aplicação do presente regulamento. Devem trocar informações sobre as condenações e as sanções por infracções graves e outras informações específicas que possam ter incidência no exercício da actividade de transportador rodoviário, de acordo com as disposições aplicáveis em matéria de protecção de dados pessoais.

Artigo 25.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo n.º 1 do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

(**) Dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

(***) Data de entrada em vigor do presente regulamento.

(1) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

Artigo 26.º**Relatórios**

1. Os Estados-Membros elaboram, de dois em dois anos, um relatório sobre as actividades das autoridades competentes, que transmitem à Comissão. Esse relatório deve conter:

- a) Uma panorâmica do sector, no que diz respeito à idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional;
- b) O número de autorizações concedidas por tipo e por ano, suspensas e retiradas, o número de declarações de inaptidão e as respectivas justificações;
- c) O número de certificados de capacidade profissional emitidos anualmente;
- d) Estatísticas de base relativas aos registos electrónicos nacionais e sua utilização pelas autoridades competentes; e
- e) Uma panorâmica do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros, que deve compreender, nomeadamente, o número anual de infracções verificadas notificadas a outros Estados-Membros e de respostas recebidas em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 18.º, bem como o número anual de pedidos e de respostas recebidos em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 18.º.

2. Com base nos relatórios referidos no n.º 1, a Comissão apresenta de dois em dois anos ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o exercício da actividade de transportador rodoviário. Esse relatório deve conter uma avaliação do funcionamento do sistema de intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e um resumo do funcionamento e dos dados contidos nos registos electrónicos nacionais. Esse relatório é publicado em simultâneo com o relatório a que se refere o artigo 17.º do 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 ⁽¹⁾.

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

Artigo 27.º**Lista das autoridades competentes**

Até ... (*), cada Estado-Membro transmite à Comissão uma lista das autoridades competentes por ele designadas para autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário, bem como uma lista das autoridades ou organismos responsáveis pela organização dos exames a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º e pela emissão de certificados. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* uma lista consolidada dessas autoridades ou organismos de toda a Comunidade.

Artigo 28.º**Comunicação das medidas nacionais**

Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das disposições legislativas, regulamentares e administrativas que aprovarem nas matérias reguladas pelo presente regulamento o mais tardar 30 dias após a data da respectiva aprovação e pela primeira vez até ... (*).

Artigo 29.º**Revogação**

É revogada a Directiva 96/26/CE.

Artigo 30.º**Entrada em vigor**

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

O presente regulamento é aplicável a partir de ... (**).

⁽¹⁾ JOL 102 de 11.4.2006, p. 1.

(*) Data de aplicação do presente regulamento.

(**) Dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO I

I. LISTA DAS MATÉRIAS REFERIDAS NO ARTIGO 8.º

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

O nível mínimo de conhecimentos a seguir indicado não pode ser inferior ao nível 3 da estrutura dos níveis de formação prevista no Anexo da Decisão 85/368/CEE ⁽¹⁾, a saber, o nível de conhecimentos adquirido durante a escolaridade obrigatória, completado quer por uma formação profissional e uma formação técnica complementar, quer por uma formação técnica escolar ou outra, de nível secundário.

A. DIREITO CIVIL

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente

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

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias:

- 3) Ser capaz de analisar uma reclamação do cliente relativa a danos resultantes quer de perdas ou avarias da mercadoria durante o transporte, quer do atraso na entrega, bem como compreender em que medida essa reclamação afecta a sua responsabilidade contratual;
- 4) Conhecer as regras e obrigações decorrentes da Convenção CMR relativa ao contrato de transporte internacional rodoviário de mercadorias;

Em relação ao transporte rodoviário de passageiros:

- 5) Ser capaz de analisar uma reclamação do cliente relativa a danos causados aos passageiros ou às suas bagagens aquando de um acidente ocorrido durante o transporte ou relativa a danos devidos a atraso, bem como compreender em que medida essa reclamação afecta a sua responsabilidade contratual.

B. DIREITO COMERCIAL

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente:

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

C. DIREITO SOCIAL

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente, conhecer:

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

⁽¹⁾ Decisão 85/368/CEE do Conselho, de 16 de Julho de 1985, relativa à correspondência de qualificações de formação profissional entre Estados-Membros das Comunidades Europeias (JO L 199 de 31.7.1985, p. 56).

⁽²⁾ Directiva 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 actividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

⁽³⁾ Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

D. DIREITO FISCAL

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente, conhecer as regras relativas:

- 1) Ao imposto sobre o valor acrescentado (IVA) aplicável aos serviços de transporte;
- 2) Ao imposto de circulação dos veículos;
- 3) Aos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como às portagens e direitos de utilização cobrados pela utilização de certas infra-estruturas;
- 4) Aos impostos sobre o rendimento.

E. GESTÃO COMERCIAL E FINANCEIRA DA EMPRESA

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as disposições legais e práticas relativas à utilização de cheques, letras, promissórias, cartões de crédito e outros meios ou métodos de pagamento;
- 2) Conhecer as diferentes formas de crédito (bancário, documentário, fianças, hipotecas, locação financeira, aluguer, factoring, etc.) e os encargos e obrigações delas decorrentes;
- 3) Saber o que é um balanço, o modo como se apresenta e ser capaz de o interpretar;
- 4) Ser capaz de ler e interpretar uma conta de ganhos e perdas;
- 5) Ser capaz de analisar a rentabilidade da empresa e a capacidade financeira nomeadamente com base nos rácios financeiros;
- 6) Ser capaz de preparar um orçamento;
- 7) Conhecer os componentes dos custos da empresa (custos fixos, custos variáveis, fundos de exploração, amortizações, etc.) e ser capaz de calcular por veículo, ao quilómetro, à viagem ou à tonelada;
- 8) Ser capaz de elaborar um organigrama relativo a todo o pessoal da empresa e organizar planos de trabalho, etc.;
- 9) Conhecer os princípios do estudo de mercado (marketing), da promoção de vendas dos serviços de transporte, da elaboração de ficheiros dos clientes, da publicidade, das relações públicas, etc.;
- 10) Conhecer os diferentes tipos de seguros próprios dos transportadores rodoviários (seguros de responsabilidade, de pessoas, de coisas, de bagagens), bem como as garantias e as obrigações daí decorrentes;
- 11) Conhecer as aplicações telemáticas no domínio do transporte rodoviário;

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias:

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

Em relação ao transporte rodoviário de passageiros:

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

F. ACESSO AO MERCADO

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente, conhecer:

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

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias:

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

Em relação ao transporte rodoviário de passageiros:

- 6) As regras relativas à organização do mercado dos transportes rodoviários de passageiros;
- 7) As regras para a criação de serviços de transporte e a elaboração de planos de transporte.

G. NORMAS E EXPLORAÇÃO TÉCNICAS

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as regras relativas ao peso e às dimensões dos veículos nos Estados-Membros, bem como os procedimentos relativos aos transportes excepcionais que constituem derrogações a essas regras;
- 2) Ser capaz de escolher, em função das necessidades da empresa, os veículos e os seus elementos (quadro, motor, órgãos de transmissão, sistemas de travagem, etc.);
- 3) Conhecer as formalidades relativas à recepção, à matrícula e ao controlo técnico desses veículos;
- 4) Compreender as medidas a tomar para reduzir a poluição sonora e a poluição do ar pelas emissões dos veículos a motor;
- 5) Ser capaz de elaborar planos de manutenção periódica dos veículos e do seu equipamento;

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias:

- 6) Conhecer os diferentes tipos de dispositivos de movimentação e de carregamento (plataformas traseiras, contentores, paletes, etc.) e ser capaz de pôr em prática procedimentos e instruções relativos às operações de carga e descarga das mercadorias (distribuição da carga, empilhamento, estiva, fixação, etc.);
- 7) Conhecer as diferentes técnicas do transporte combinado (rodo-ferroviário ou ro-ro);
- 8) Ser capaz de pôr em prática procedimentos que cumpram as regras relativas ao transporte de mercadorias perigosas e de resíduos, nomeadamente as decorrentes da Directiva 94/55/CE ⁽¹⁾, da Directiva 96/35/CE ⁽²⁾ e do Regulamento (CE) n.º 259/93 ⁽³⁾;
- 9) Ser capaz de pôr em prática procedimentos que cumpram as regras relativas ao transporte de produtos alimentares perecíveis, nomeadamente as decorrentes do Acordo relativo ao transporte internacional de produtos alimentares perecíveis e aos equipamentos especializados a utilizar nestes transportes (ATP);
- 10) Ser capaz de aplicar procedimentos que cumpram a regulamentação relativa ao transporte de animais vivos.

H. SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Em relação ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, o candidato deve, nomeadamente:

- 1) Conhecer as qualificações exigidas aos condutores (carta de condução, certificados médicos, atestados de capacidade, etc.);
- 2) Ser capaz de tomar as medidas necessárias que assegurem que os motoristas respeitam as regras, as proibições e as restrições de circulação em vigor nos diferentes Estados-Membros (limites de velocidade, prioridades, paragem e estacionamento, utilização das luzes, sinalização rodoviária, etc.);
- 3) Ser capaz de elaborar instruções destinadas aos motoristas para verificar que cumprem as normas de segurança relativas, por um lado, ao estado do material de transporte, do equipamento e da carga e, por outro, à condução preventiva;
- 4) Ser capaz de instaurar procedimentos de conduta em caso de acidente e de aplicar os procedimentos adequados para evitar a repetição de acidentes e de infracções graves;
- 5) Ser capaz de pôr em prática procedimentos destinados ao adequado acondicionamento das mercadorias e conhecer as técnicas correspondentes.

Em relação ao transporte rodoviário de passageiros:

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

⁽¹⁾ Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas (JO L 319 de 12.12.1994, p. 7).

⁽²⁾ Directiva 96/35/CE do Conselho, de 3 de Junho de 1996, relativa à designação e à qualificação profissional dos conselheiros de segurança para o transporte de mercadorias perigosas por estrada, por caminho-de-ferro ou por via navegável (JO L 145 de 19.6.1996, p. 10).

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 259/93 do Conselho, de 1 de Fevereiro de 1993, relativo à fiscalização e ao controlo das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da Comunidade (JO L 30 de 6.2.1993, p. 1).

II. ORGANIZAÇÃO DO EXAME

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

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

ANEXO II

ELEMENTOS DE SEGURANÇA DO CERTIFICADO DE CAPACIDADE PROFISSIONAL

O certificado deve apresentar pelo menos dois dos seguintes elementos de segurança:

- um holograma;
 - fibras especiais no papel que se tornam visíveis sob luz UV;
 - pelo menos uma linha de micro-impressão (impressão visível apenas com uma lupa e não reproduzida pelas máquinas fotocopadoras);
 - caracteres, símbolos ou motivos sensíveis ao tacto;
 - dupla numeração: número de série e número de emissão;
 - fundo de segurança desenhado com motivos guiloché de linhas finas e impressão irisada.
-

ANEXO III

MODELO DO CERTIFICADO DE CAPACIDADE PROFISSIONAL

COMUNIDADE EUROPEIA

(Papel de cor Pantone bege, formato DIN A4, celulósico ≥ 100 g/m²)

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

Sigla distintiva do Estado-Membro em questão ⁽¹⁾Denominação da autoridade ou organismo autorizado ⁽²⁾CERTIFICADO DE CAPACIDADE PROFISSIONAL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS [TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ⁽³⁾]

N.º ...

O/A

certifica que ⁽⁴⁾

nascido(a) em

concluiu com aproveitamento as provas do exame (ano:; sessão:) ⁽⁵⁾ exigidas para a obtenção do certificado de capacidade profissional para o transporte rodoviário de mercadorias [transporte de passageiros] ⁽⁶⁾ nos termos do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos a preencher para o exercício da actividade de transportador rodoviário.

O presente certificado constitui prova suficiente da capacidade profissional a que se refere o artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Emitido em, em de de ⁽⁷⁾

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

⁽²⁾ Autoridade ou organismo previamente designado para o efeito por cada Estado-Membro da Comunidade Europeia para passar o presente certificado.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁴⁾ Nome e apelido; local e data de nascimento.

⁽⁵⁾ Identificação do exame.

⁽⁶⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁷⁾ Carimbo e assinatura da autoridade ou organismo que emite o certificado.

ANEXO IV

INFRACÇÕES MUITO GRAVES NA ACEPÇÃO DA ALÍNEA A) DO N.º 2 DO ARTIGO 6.º

1. a) Exceder, em 25 % ou mais, os tempos máximos de condução num período de seis dias ou num período de duas semanas;
 - b) Exceder, em 50 % ou mais, dos tempos máximos de condução diária durante um período de trabalho diário, sem fazer uma pausa ou sem gozar um período de repouso ininterrupto de pelo menos quatro horas e meia.
 2. Falta de tacógrafo e/ou de dispositivo de limitação de velocidade, 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.
 3. Condução de veículos sem ter realizada uma inspeção técnica válida, sempre que esse documento seja exigido por força do direito comunitário, e/ou condução de veículo com graves deficiências, nomeadamente no sistema de travagem, no sistema de direcção, nas rodas/pneus, na suspensão ou no chassis, que criem um risco tão imediato para a segurança rodoviária que obrigue à decisão de imobilizar o veículo.
 4. Transporte de mercadorias perigosas cujo transporte é proibido ou o seu transporte com um meio de acondicionamento proibido ou não aprovado ou sem que se encontre aposta no veículo a indicação de que transporta mercadorias perigosas, constituindo assim um perigo para as vidas humanas ou para o ambiente, de tal forma que tenha de ser tomada uma decisão de imobilização do veículo.
 5. Transporte de passageiros ou mercadorias sem estar munido de uma carta de condução válida ou transporte efectuado por uma empresa que não seja titular de uma licença comunitária válida.
 6. A posse pelo motorista de um cartão de motorista falsificado, ou de que não é titular ou obtido com base em declarações falsas e/ou em documentos falsos.
 7. Transporte de mercadorias que excedam em 20 % ou mais o peso máximo em carga autorizado para os veículos cujo peso em carga autorizado seja superior a 12 toneladas, e em 25 % ou mais para os veículos cujo peso em carga autorizado seja igual ou inferior a 12 toneladas.
-

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 25 de Maio de 2007, a Comissão apresentou a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário juntamente com mais duas propostas do chamado «pacote rodoviário»⁽¹⁾.

Em 21 de Maio de 2008, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura.

Em 9 de Janeiro de 2009, o Conselho adoptou a sua posição comum, de acordo com o disposto no artigo 251.º do Tratado.

Nos seus trabalhos, o Conselho teve em conta os pareceres do Comité Económico e Social Europeu. O Comité das Regiões decidiu não formular qualquer parecer sobre as três propostas.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Generalidades

No seguimento das «Conclusões do Conselho sobre o contributo do sector dos transportes para a Estratégia de Lisboa» do Conselho Europeu da Primavera de 2007, a Comissão decidiu apresentar propostas destinadas a rever o quadro legislativo existente para o acesso à profissão de transportador rodoviário e o acesso ao mercado internacional do transporte rodoviário de mercadorias, bem como ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro, a fim de assegurar nomeadamente que os encargos administrativos sejam adequados e proporcionados. Globalmente, estas novas propostas destinam-se a modernizar, substituir e fundir disposições que regem a actividade de operador de transporte rodoviário e o acesso aos mercados de transporte rodoviário de mercadorias.

A proposta de regulamento que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário destina-se a criar disposições uniformes e fiscalizáveis relativas ao acesso à profissão de operador de transportes. Contribuirá, além disso, para a consecução dos objectivos da Estratégia de Lisboa uma vez que assegurará uma concorrência mais leal no sector e maior transparência para os clientes do transporte rodoviário. Em última análise, contribuirá para a prestação de serviços de transporte melhores e mais eficientes. Tendo em conta o papel dominante dos transportes rodoviários nos sistemas de produção e distribuição industriais, contribuirá para impulsionar a competitividade da UE.

2. Questões políticas importantes

i) *Objecto, âmbito de aplicação e definições*

O Conselho concordou em grande medida com a proposta da Comissão de esclarecer e simplificar as disposições legais. Contudo, especificou que este regulamento não se aplica aos serviços de transporte rodoviário de passageiros efectuados exclusivamente com fins não comerciais ou gratuitos nem às empresas que se dedicam à actividade de transportador rodoviário exclusivamente com veículos a motor que não podem exceder 40 km/h. Esta última alteração foi igualmente proposta pelo Parlamento Europeu. Além disso, a posição comum prevê que os Estados-Membros podem dispensar da aplicação das disposições do presente regulamento os transportadores rodoviários que efectuem exclusivamente transportes nacionais de fraca incidência sobre o mercado dos transportes devido à natureza das mercadorias ou das curtas distâncias envolvidas.

O Parlamento Europeu aprovou em grande medida a proposta da Comissão.

ii) *Gestor de transportes*

A proposta da Comissão especifica as relações entre a pessoa que dispõe da capacidade profissional necessária (o «gestor de transportes») e a empresa cuja actividade de transportes deve dirigir. Essa pessoa deve fazer parte do pessoal da empresa e ser por esta remunerada.

⁽¹⁾ As restantes duas propostas legislativas são as seguintes:

- proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação),
- proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação).

Atendendo a que deve dirigir efectivamente e em permanência a actividade de transportes da empresa, essa pessoa tem de assumir as consequências das suas decisões e torna-se, por conseguinte, responsável pelas infracções cometidas no quadro das actividades que dirige. Essa responsabilidade é definida para efeitos do presente regulamento, mas não prejudica a responsabilidade penal ou financeira definida na legislação nacional de cada Estado-Membro. A possibilidade reservada aos transportadores em nome individual de recorrerem a outro gestor de transportes (gestores externos) para se habilitarem ao exercício da actividade é regulamentada, tendo nomeadamente em vista reforçar a sua independência em relação aos transportadores de maior dimensão que lhes entregam carregamentos e protegê-los, assim, da prática do assalariamento disfarçado.

O Conselho aprovou de um modo geral a proposta da Comissão. Todavia, a posição comum estabelece a diferença entre um gestor de transportes «interno» e «externo», nomeadamente prevendo diferentes requisitos para o acesso a esta actividade, por exemplo ser residente na Comunidade. O primeiro deve ser uma pessoa independente designada por uma empresa para se ocupar, na qualidade de gestor de transportes, das actividades de transporte como a gestão da manutenção e reparação dos veículos, a verificação dos contratos e dos documentos de transporte, a contabilidade básica, a distribuição dos carregamentos ou dos serviços pelos motoristas e pelos veículos e a verificação dos procedimentos de segurança. O gestor externo pode gerir as actividades de transporte de, no máximo, quatro empresas distintas efectuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos. Neste contexto, os Estados-Membros podem decidir reduzir o número de empresas e/ou a frota total de veículos. Além disso, a posição comum prevê que os Estados-Membros podem proibir ou condicionar a autorização de um gestor de transportes interno assumir funções de gestor externo noutra empresa.

O Parlamento Europeu aprovou igualmente em grande medida a proposta da Comissão. Todavia, a exemplo do Conselho, sublinhou o verdadeiro vínculo entre a empresa de transportes e o gestor (interno) de transportes. No tocante ao gestor externo de transportes, o Parlamento Europeu propôs que a autoridade nacional competente possa determinar o número máximo de veículos a gerir.

iii) *Condições relativas ao requisito de estabelecimento*

A proposta da Comissão estabelece normas comuns para que apenas as empresas que dispõem de um estabelecimento efectivo e estável possam ser autorizadas a desempenhar as funções de gestor de transportes. O objectivo é sujeitar todas as empresas ao mesmo grau de controlo e evitar que algumas delas se subtraíam às acções de fiscalização das autoridades dos Estados-Membros em que estão estabelecidas. Além disso, a definição prevê que um estabelecimento estável e efectivo implica a existência de um escritório, de veículos matriculados e de um centro de exploração.

O Conselho subscreveu a proposta da Comissão com excepção da exigência de dispor de um número suficiente de lugares de estacionamento para utilização regular pelos veículos da empresa, disposição essa que foi suprimida.

O Parlamento Europeu subscreveu em grande medida a abordagem da Comissão.

iv) *Condições relativas ao requisito de idoneidade*

A proposta da Comissão contém uma lista de infracções graves às normas comunitárias que podem acarretar a perda de idoneidade, ainda que as infracções sejam cometidas noutros Estados-Membros. Indica também que, a partir de um certo nível de reincidência, as infracções menores podem ser consideradas graves e atribui à Comissão competências de execução para estabelecer uma lista comum de infracções, necessária para qualquer intercâmbio organizado de informações entre Estados-Membros, bem como para definir limites comuns para a retirada de autorizações.

O Conselho seguiu de perto a proposta da Comissão. Todavia, decidiu suprimir a referência à reincidência de infracções menores e acrescentou o transporte de animais como um dos requisitos a respeitar pelo gestor ou pela empresa de transportes. Além disso, o Conselho define melhor o procedimento para sancionar as infracções mais graves, referidas no Anexo III, suprimindo a possibilidade de adaptação pelo procedimento de comitologia. Neste contexto, a posição comum deixa à discrição das autoridades competentes determinar, em caso de infracção muito grave, se a perda de idoneidade constitui uma resposta desproporcionada em determinado caso específico.

O Parlamento Europeu aprovou em grande medida a proposta da Comissão. Todavia, tal como o Conselho, decidiu suprimir a referência à reincidência de infracções menores. Além disso, estabeleceu o prazo de 1 de Janeiro de 2002 para a Comissão aprovar uma lista das categorias, tipos e grau de gravidade das infracções que podem acarretar a perda de idoneidade.

v) *Novos indicadores para avaliar a capacidade financeira de uma empresa*

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

O Conselho suprimiu a referência ao «rácio de liquidez reduzida», mas, em contrapartida, deu ao operador a possibilidade de comprovar a sua capacidade financeira por meio de uma declaração como um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras, incluindo seguradoras.

O Parlamento Europeu decidiu igualmente suprimir a referência ao «rácio de liquidez reduzida» e permitir que um seguro possa ser considerado prova da capacidade financeira da empresa. Além disso, o Parlamento Europeu propôs que os recursos de capital possam ser comprovados por meio de um balanço comercial autenticado ou de um balanço estabelecido para efeitos fiscais. As pessoas que requirem pela primeira vez a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário devem apresentar um balanço de abertura autenticado. Por último, o Parlamento Europeu propôs a adaptação anual das taxas de câmbio em vez de uma periodicidade quinquenal.

vi) *Condições relativas ao requisito de capacidade profissional*

A proposta da Comissão introduz uma abordagem comum, que combina a formação com um exame obrigatório para verificar a capacidade profissional, aplicável a todos os candidatos, incluindo os que já têm experiência profissional e os que são detentores de diploma. Prevê também um sistema mínimo de acreditação dos centros de exame e de formação e promove a troca de experiências entre Estados-Membros nesta matéria. Finalmente, elimina a possibilidade de os Estados-Membros estabelecerem diferentes níveis de qualificação segundo o tipo de transporte (internacional ou não).

O Conselho suprimiu a disposição relativa à formação obrigatória anterior para exercer a actividade de gestor de transportes. Além disso, a posição comum do Conselho prevê que os Estados-Membros possam dispensar de determinadas partes do exame os titulares de certas qualificações do ensino superior ou técnico, emitidos nesse Estado-Membro, bem como os titulares de certificados de capacidade profissional válidos para o transporte nacional nesse Estado-Membro. Por último, o Conselho introduziu a possibilidade de os Estados-Membros dispensarem de exame as pessoas que tenham exercido de forma contínua a actividade de gestão de uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias ou de passageiros num Estado-Membro nos últimos 15 anos.

O Parlamento Europeu decidiu igualmente suprimir a disposição relativa à formação obrigatória, mas, em contrapartida deixou aos Estados-Membros a possibilidade de promover regularmente acções de formação destinadas a gestores de transportes. O Parlamento Europeu aceitou igualmente que os Estados-Membros possam dispensar de exame os candidatos que provem ter, pelo menos, cinco anos de experiência prática ao nível de direcção numa empresa de transportes. A fim de evitar abusos, por exemplo sob a forma de «exames para turistas», o Parlamento Europeu prevê que um candidato deve apenas poder ir a exame no Estado-Membro da sua residência. Além disso, propõe que os critérios de acreditação dos organismos de formação e exame de candidatos a gestores de transportes sejam mutuamente compatíveis. Por último, o Parlamento Europeu introduziu a obrigação de sujeitar a reciclagem os gestores de transportes que não tenham exercido essa actividade durante um período de cinco anos.

vii) *Autorização e fiscalização*

A proposta da Comissão prevê um reforço do papel das autoridades designadas pelos Estados-Membros para fiscalizar o cumprimento efectivo, pelas empresas, dos requisitos estabelecidos no regulamento. Mais introduz princípios comuns, que visam garantir uma maior transparência e comparabilidade e, em última instância, a credibilidade das regras de acesso à actividade. Além disso, a proposta estabelece os prazos a cumprir por essas autoridades para a instrução dos processos, bem como os prazos concedidos às empresas para regularizarem a sua situação, antes de incorrerem em sanções. Prevê ainda que as autoridades competentes advertam as empresas em risco de deixarem de preencher os requisitos previstos no regulamento. A proposta define o leque de sanções administrativas, que vão da retirada parcial da autorização à desqualificação do gestor de transportes. Em matéria de controlo, a proposta prevê controlos focalizados, que os Estados-Membros poderão efectuar com maior frequência do que os controlos quinquenais em vigor.

Embora subscreva em princípio a proposta da Comissão, o Conselho decidiu introduzir algumas disposições a fim de racionalizar e simplificar os princípios de base. Os Estados-Membros podem emitir diferentes autorizações para empresas que efectuem apenas serviços de transportes nacionais. Os Estados-Membros podem encurtar o prazo a respeitar pelas empresas para comunicarem eventuais alterações relativas aos dados utilizados para efeitos do pedido de autorização. Além disso os Estados-Membros podem alargar o prazo de instrução de um pedido de autorização. Até 31 de Dezembro de 2012, a autoridade competente deve verificar, em caso de dúvida, se o gestor é declarado, num Estado-Membro, inapto a dirigir a actividade de transportes de uma empresa, ao passo que, a partir de 1 de Janeiro de 2013, a autoridade competente deve proceder a essa verificação através dos registos electrónicos nacionais. A posição comum prevê igualmente a adaptação da periodicidade dos controlos das empresas ao progresso técnico. Até 2015, os Estados-Membros devem efectuar os controlos pelo menos de cinco em cinco anos e, a partir de 2015, os controlos serão efectuados de acordo com um sistema de classificação do risco.

O Parlamento Europeu introduziu igualmente algumas alterações à proposta da Comissão. A partir de 1 de Dezembro de 2012, a autoridade competente deve verificar, em caso de dúvida, se o gestor é declarado, num Estado-Membro, inapto a dirigir a actividade de transportes de uma empresa. Quanto à periodicidade dos controlos, a Comissão pode alterar o período de cinco anos de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo. Além disso, os Estados-Membros podem exigir a frequência de um curso de formação e um exame aos gestores de transportes de empresas cuja autorização tenha sido suspensa ou retirada. Por último, fica estabelecido que as sanções se aplicam apenas aos gestores de transportes se forem responsáveis pelas infracções em causa.

viii) *Registos electrónicos nacionais*

A proposta da Comissão prevê a introdução de um registo electrónico das empresas de transportes em cada Estado-Membro, o qual deverá ser interconectado em toda a Comunidade até finais de 2010. Prevê ainda a designação de pontos de contacto nacionais a utilizar para efeitos do intercâmbio de informações, bem como os procedimentos a aplicar.

O Conselho concordou em princípio com a proposta da Comissão de estabelecer registos electrónicos nacionais. Todavia, foram introduzidas algumas disposições suplementares. Até 1 de Junho de 2009, a Comissão deverá emitir directrizes quanto à estrutura do registo. Os Estados-Membros devem criar os respectivos registos nacionais no prazo de 24 meses a contar da entrada em vigor do regulamento, ou seja 20 dias após a sua publicação. Os registos nacionais devem ser interligados até 31 de Dezembro de 2012. Os Estados-Membros devem incluir no registo nacional as infracções graves apenas a partir de 2016. Além disso, todos os prazos previstos podem ser alterados e (se necessário) adiados através do procedimento de comitologia. Por último, convida-se a Comissão a analisar no seu relatório o funcionamento e os elementos dos registos electrónicos nacionais.

O Parlamento propõe que os registos electrónicos nacionais sejam divididos numa secção pública e numa privada, devendo o acesso a esta última ser limitado às autoridades competentes sob reserva de condições especiais (ou seja, devidamente autorizados no domínio dos transportes rodoviários e funcionários ajuramentados). O Parlamento propõe ainda a criação de um registo de gestores de transportes. O Parlamento preconiza a inclusão no registo da matrícula dos veículos que operem fora do Estado-Membro em que estão registados, mas a posição comum do Conselho prevê que a Comissão pode apresentar, em 2009, uma recomendação relativa à inclusão da matrícula dos veículos. Por último, o Parlamento Europeu propõe que a autoridade competente seja responsável pela actualização e manutenção do registo electrónico.

3. Outras questões políticas

O Conselho decidiu substituir o termo «*sanction*» por «*penalty*». (NT: não afecta o texto português)

O Conselho decidiu suprimir as disposições relativas aos «direitos anteriores», ou seja dispensar as empresas que comprovem terem sido autorizadas num Estado-Membro a exercer a actividade de transportador rodoviário de mercadorias ou de passageiros de apresentar prova de que dispõem da capacidade profissional prevista.

O Conselho alterou as disposições relativas à notificação obrigatória com vista a diminuir os encargos administrativos.

A posição comum do Conselho prevê que o regulamento será aplicável no prazo de 24 meses (em vez de 18 meses) a contar da sua entrada em vigor.

O Conselho decidiu introduzir no Anexo uma série de elementos de segurança dos quais pelo menos dois devem constar dos documentos.

O Conselho criou o Anexo III com uma lista das infracções mais graves.

4. Outras alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu

Outras alterações que não foram incluídas na posição comum dizem respeito a:

- referência aos suportes seguros de dados como condição relativa ao requisito de estabelecimento;
- obrigação imposta aos Estados-Membros de comunicarem à Comissão os certificados que reconhecem como prova de capacidade profissional;
- referência à conservação e protecção de dados a título de regras comunitárias cujo incumprimento poderá pôr em causa a idoneidade do gestor de transportes;
- referência a uma proibição de transferir o certificado de competência profissional para pessoas colectivas;
- redução dos prazos para a substituição de um gestor de transportes por uma empresa;
- supressão da possibilidade de adiar a interconexão dos registos nacionais através do procedimento de regulamentação com controlo;
- redução dos prazos para que uma empresa possa comprovar que dispõe de um estabelecimento efectivo e estável;
- pedido de um estudo relativo à eventual inclusão dos táxis no âmbito de aplicação do regulamento;
- data proposta para a aplicação do regulamento: 1 de Junho de 2009.

III. CONCLUSÃO

Na sua posição comum, o Conselho atendeu plenamente à proposta da Comissão e ao parecer do Parlamento Europeu emitido em primeira leitura. Relativamente às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho faz notar que um número considerável de alterações já foi integrado em espírito, no todo ou em parte.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 6/2009**adoptada pelo Conselho em 9 de Janeiro de 2009****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário e que revoga a Directiva 96/26/CE do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2009/C 62 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) É necessário introduzir alterações de fundo no Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro ⁽³⁾, e no Regulamento (CE) n.º 12/98 do Conselho, de 11 de Dezembro de 1997, que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-Membro ⁽⁴⁾. Por uma questão de clareza e de simplificação, estes regulamentos deverão ser reformulados e incorporados num único regulamento.
- (2) O estabelecimento de uma política comum de transportes implica, nomeadamente, a aprovação de normas comuns aplicáveis aos transportes rodoviários internacionais de passageiros, bem como a definição das condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte nacional num Estado-Membro.
- (3) Para assegurar um enquadramento coerente do transporte internacional de passageiros em autocarro na Comunidade, o presente regulamento deverá aplicar-se a todos os transportes internacionais efectuados no território comunitário. Os transportes dos Estados-Membros para os países terceiros continuam a ser em larga medida efectuados ao abrigo de acordos bilaterais celebrados entre os Estados-Membros e os países terceiros. Por conseguinte,

enquanto não tiverem sido celebrados os acordos necessários entre a Comunidade e os países terceiros em causa, o presente regulamento não deverá aplicar-se ao trajecto efectuado no território do Estado-Membro de tomada ou de largada de passageiros. Deverá, contudo, aplicar-se no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito.

- (4) A liberdade de prestação de serviços constitui um princípio fundamental da política comum de transportes e exige que seja garantido aos transportadores de todos os Estados-Membros o acesso aos mercados de transporte internacionais, sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento.
- (5) O transporte internacional de passageiros em autocarro deverá estar subordinado à detenção de uma licença comunitária. Os transportadores deverão conservar uma cópia certificada da licença comunitária a bordo de cada um dos seus veículos, a fim de facilitar controlos eficazes pelas autoridades policiais, especialmente os realizados fora do Estado-Membro de estabelecimento do transportador. Convém definir as condições de emissão e de retirada das licenças comunitárias, o seu prazo de validade e as regras aplicáveis à sua utilização. É igualmente necessário estabelecer especificações pormenorizadas no que se refere ao modelo e às demais características da licença comunitária e das suas cópias certificadas.
- (6) É conveniente prever um regime flexível, sujeito a certas condições, para os serviços regulares especializados e para certos serviços ocasionais, a fim de satisfazer as exigências do mercado.
- (7) Embora mantendo o regime de autorização para os serviços regulares, algumas regras desse regime deverão ser alteradas, nomeadamente no que respeita ao processo de autorização.
- (8) A autorização de serviços regulares deverá passar a ser concedida na sequência de um procedimento de autorização sem outros motivos de indeferimento que não sejam motivos claramente especificados imputáveis ao requerente. Os motivos de indeferimento relacionados com o mercado relevante deverão ser os seguintes: o serviço objecto do requerimento afectar gravemente a viabilidade de um serviço comparável explorado ao abrigo de um ou mais contratos de serviço público nos troços directos em questão, ou o objectivo principal do serviço não ser o transporte de passageiros entre paragens situadas em diferentes Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO C 10 de 15.1.2008, p. 44.⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 5 de Junho de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 9 de Janeiro de 2009 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de ...⁽³⁾ JO L 74 de 20.3.1992, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 4 de 8.1.1998, p. 4.

- (9) Deverá ser assegurado o acesso dos transportadores não residentes a serviços nacionais de transporte rodoviário de passageiros, mas deverão ser tidas em conta as características especiais de cada tipo de serviço. Sempre que sejam realizadas, essas operações de cabotagem deverão ficar sujeitas à legislação comunitária, como o 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 ⁽¹⁾, e à legislação nacional em vigor em domínios específicos no Estado-Membro de acolhimento.
- (10) As disposições da Directiva 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 ⁽²⁾, aplicam-se às empresas de transportes que efectuem operações de cabotagem.
- (11) No que se refere aos serviços regulares, apenas se deverá abrir aos transportadores não residentes, em certas condições, nomeadamente a aplicação da legislação do Estado-Membro de acolhimento, os serviços regulares executados durante um serviço regular internacional, com exclusão dos serviços urbanos e suburbanos.
- (12) Os Estados-Membros deverão prestar assistência mútua para a boa aplicação do presente regulamento.
- (13) As formalidades administrativas deverão ser reduzidas, na medida do possível, sem renunciar aos controlos e sanções necessários para garantir a correcta aplicação e o cumprimento efectivo do presente regulamento. Para o efeito, é necessário aclarar e reforçar as regras aplicáveis à retirada da licença comunitária. As regras em vigor deverão ser adaptadas de modo a permitir que as infracções graves cometidas num Estado-Membro distinto do Estado-Membro de estabelecimento sejam objecto de sanções eficazes. As sanções deverão ser não discriminatórias e proporcionais à gravidade das infracções. Deverá prever-se a possibilidade de recurso relativamente a qualquer aplicação de sanções.
- (14) Os Estados-Membros deverão inscrever no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário todas as infracções graves imputáveis a transportadores que tenham conduzido à aplicação de uma sanção.
- (15) Para facilitar e reforçar o intercâmbio de informações entre as autoridades nacionais, os Estados-Membros deverão trocar as informações pertinentes através dos pontos de contacto nacionais estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário ⁽³⁾.
- (16) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁴⁾.
- (17) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para definir o modelo de certos documentos a utilizar em aplicação do presente regulamento e para adaptar os Anexos I e II do presente regulamento ao progresso técnico. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (18) Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias à aplicação do presente regulamento, nomeadamente no respeitante a sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (19) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, assegurar um enquadramento coerente para o transporte internacional de passageiros em autocarro em toda a Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos transportes internacionais de passageiros em autocarro efectuados no território da Comunidade por transportadores por conta de outrem ou por conta própria estabelecidos num Estado-Membro de acordo com a legislação desse Estado-Membro e utilizando veículos matriculados nesse Estado-Membro e destinados, pela sua construção e equipamento, ao transporte de mais de nove pessoas, incluindo o motorista, assim como às deslocações em vazio desses veículos no âmbito desses transportes.

⁽¹⁾ JOL 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁽²⁾ JOL 18 de 21.1.1997, p. 1.

⁽³⁾ JOL ...

⁽⁴⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

A circunstância de o transporte ser interrompido por um trajecto efectuado noutro meio de transporte ou uma mudança de veículo não afectam a aplicação do presente regulamento.

2. No caso de um transporte com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, o presente regulamento é aplicável ao trajecto efectuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. O presente regulamento não é aplicável ao trajecto efectuado no território do Estado-Membro de tomada ou de largada de passageiros, enquanto não tiver sido celebrado o necessário acordo entre a Comunidade e o país terceiro em causa.

3. Enquanto se aguarda a celebração dos acordos a que se refere o n.º 2, o presente regulamento não afecta as disposições aplicáveis aos transportes com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, constantes de acordos bilaterais celebrados entre os Estados-Membros e esses países terceiros.

4. O presente regulamento é aplicável aos serviços nacionais de transporte rodoviário de passageiros por conta de outrem, efectuados a título temporário por transportadores não residentes, conforme previsto no Capítulo V.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições seguintes:

- 1) «Transportes internacionais»:
 - a) As deslocações de um veículo cujos pontos de partida e de chegada se situam em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros,
 - b) As deslocações de um veículo cujos pontos de partida e de chegada se situam no mesmo Estado-Membro, com tomada ou largada de passageiros noutro Estado-Membro ou num país terceiro,
 - c) As deslocações de um veículo com origem num Estado-Membro com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros, ou
 - d) As deslocações de um veículo entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-Membros;
- 2) «Serviços regulares»: serviços que asseguram o transporte de passageiros com frequência e percurso determinados, e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas;
- 3) «Serviços regulares especializados»: serviços regulares, independentemente de quem os organiza, que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros;
- 4) «Serviços ocasionais»: serviços que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo serviços regulares espe-

cializados, e cuja característica principal é assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador;

- 5) «Transportes por conta própria»: operações efectuadas com fins não lucrativos nem comerciais por uma pessoa singular ou colectiva, em que:
 - a actividade de transporte constitui apenas uma actividade acessória dessa pessoa singular ou colectiva, e
 - os veículos são propriedade dessa pessoa singular ou colectiva ou foram por ela adquiridos a prestações ou foram objecto de contrato de locação financeira de longa duração, e são conduzidos por um membro do pessoal dessa pessoa singular ou colectiva ou pela própria pessoa singular, ou por pessoal empregado ou ao serviço da empresa mediante obrigação contratual;
- 6) «Estado-Membro de acolhimento»: um Estado-Membro em que um transportador opera, distinto do Estado-Membro de estabelecimento do transportador;
- 7) «Operações de cabotagem»:
 - serviços de transporte rodoviário nacional de passageiros por conta de outrem, efectuados a título temporário por um transportador num Estado-Membro de acolhimento, ou
 - a tomada e largada de passageiros no mesmo Estado-Membro, durante um serviço internacional regular, de acordo com as disposições do presente regulamento, desde que tal não seja o objectivo principal desse serviço;
- 8) «Infracção grave à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário»: uma infracção que pode acarretar a perda da idoneidade, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º .../2009, e/ou a retirada temporária ou definitiva de uma licença comunitária.

Artigo 3.º

Liberdade de prestação de serviços

1. Nos termos do presente regulamento, é permitido a qualquer transportador por conta de outrem a que se refere o artigo 1.º efectuar serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados ou serviços ocasionais em autocarro, sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento, desde que:
 - a) Esteja autorizado, no Estado-Membro de estabelecimento, a efectuar transportes em autocarro, sob a forma de serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados, ou de serviços ocasionais, de acordo com as condições de acesso ao mercado fixadas pela legislação nacional;
 - b) Satisfaça as condições estabelecidas de acordo com a legislação comunitária relativa ao acesso à actividade de transportador rodoviário de passageiros no domínio dos transportes nacionais e internacionais; e

c) Obedeça à regulamentação no que diz respeito às normas relativas aos motoristas e aos veículos previstas, nomeadamente, na Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade ⁽¹⁾, na Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade ⁽²⁾, e na Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros ⁽³⁾.

2. É permitido a qualquer transportador por conta própria a que se refere o artigo 1.º efectuar os serviços de transporte nos termos do n.º 5 do artigo 5.º, sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento, desde que:

- a) Esteja autorizado, no Estado-Membro de estabelecimento, a efectuar transportes em autocarro de acordo com as condições de acesso ao mercado fixadas pela legislação nacional; e
- b) Obedeça à regulamentação no que diz respeito às normas relativas aos motoristas e aos veículos previstas, nomeadamente, nas Directivas 92/6/CEE, 96/53/CE e 2003/59/CE.

CAPÍTULO II

LICENÇA COMUNITÁRIA E ACESSO AO MERCADO

Artigo 4.º

Licença comunitária

1. Os transportes internacionais de passageiros em autocarro são efectuados a coberto de uma licença comunitária emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento entregam ao titular o original da licença comunitária, que deve ser conservado pelo transportador, e o número de cópias certificadas correspondente ao número de veículos utilizados para transporte internacional de passageiros de que o titular da licença comunitária dispõe, quer em propriedade plena quer a outro título, nomeadamente em virtude de um contrato de compra a prestações, de aluguer ou de locação financeira.

A licença comunitária e as cópias certificadas devem ser conformes com o modelo que consta do Anexo II. A licença comunitária deve conter pelo menos dois dos elementos de segurança enumerados no Anexo I.

A Comissão adapta os Anexos I e II ao progresso técnico. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.

⁽¹⁾ JOL 57 de 2.3.1992, p. 27.

⁽²⁾ JOL 235 de 17.9.1996, p. 59.

⁽³⁾ JOL 226 de 10.9.2003, p. 4.

A licença comunitária e as cópias certificadas devem ostentar o carimbo da autoridade emissora, bem como uma assinatura e um número de série. Os números de série da licença comunitária e das cópias certificadas devem ser inscritos no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário, previsto no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º .../2009, enquanto parte integrante dos dados relativos ao transportador.

3. A licença comunitária é emitida em nome do transportador e não é transmissível. Cada um dos veículos do transportador deve ter a bordo uma cópia certificada da licença comunitária, que deve ser apresentada sempre que for solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

4. A licença comunitária é emitida por períodos renováveis que não podem exceder dez anos.

As licenças comunitárias e as suas cópias certificadas emitidas antes da data de aplicação do presente regulamento permanecem válidas até ao termo do seu prazo de validade.

5. Sempre que seja apresentado um pedido de concessão de licença comunitária, ou que seja renovada uma licença comunitária de acordo com o n.º 4 do presente artigo, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento devem verificar se o transportador preenche ou continua a preencher as condições referidas no n.º 1 do artigo 3.º.

6. Se as condições mencionadas no n.º 1 do artigo 3.º não estiverem preenchidas, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento recusam a concessão ou a renovação da licença comunitária, ou retiram-na, mediante decisão fundamentada.

7. Os Estados-Membros devem garantir que o requerente ou o titular de uma licença comunitária possa interpor recurso da decisão de recusa ou de retirada da licença pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento.

8. Os Estados-Membros podem decidir que a licença comunitária seja também válida para efectuar transportes nacionais.

Artigo 5.º

Acesso ao mercado

1. Os serviços regulares são acessíveis a todos, apesar da obrigação de reservar, caso seja necessário.

Esses serviços estão sujeitos a autorização nos termos do Capítulo III.

Os serviços regulares com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, estão sujeitos a autorização, em conformidade com o acordo bilateral entre o Estado-Membro e o país terceiro e, se for caso disso, com o Estado-Membro de trânsito, enquanto não tiver sido celebrado o necessário acordo entre a Comunidade e o país terceiro em causa.

O carácter regular do serviço não é afectado pelo facto de as condições de exploração do serviço serem ajustadas.

A organização de serviços paralelos ou temporários dirigidos aos mesmos clientes dos serviços regulares existentes, a exclusão de determinadas paragens ou a inclusão de paragens suplementares nos serviços regulares existentes ficam sujeitas às mesmas normas que estes últimos.

2. Os serviços regulares especializados incluem, nomeadamente:

- a) O transporte de trabalhadores entre o domicílio e o local de trabalho;
- b) O transporte de alunos e estudantes entre o domicílio e o estabelecimento de ensino.

O facto de a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utilizadores não afecta o carácter regular dos serviços especializados.

Os serviços regulares especializados não estão sujeitos a autorização nos termos do Capítulo III, desde que estejam abrangidos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador.

3. Os serviços ocasionais estão isentos de qualquer autorização nos termos do Capítulo III.

Contudo, a organização de serviços paralelos ou temporários, comparáveis aos serviços regulares existentes e dirigidos aos mesmos clientes que estes últimos, está sujeita a autorização de acordo com o procedimento previsto no Capítulo III.

Os serviços ocasionais não perdem o carácter ocasional apenas pelo facto de serem efectuados com uma certa frequência.

Os serviços ocasionais podem ser prestados por um grupo de transportadores agindo por conta do mesmo comitente, e os passageiros podem efectuar correspondência durante a viagem, com outro transportador do mesmo grupo, no território de um Estado-Membro.

A Comissão estabelece os procedimentos para a comunicação às autoridades competentes dos Estados-Membros em causa dos nomes desses transportadores e dos pontos de correspondência durante a viagem. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.

4. As deslocações em vazio dos veículos relacionadas com os transportes referidos no terceiro parágrafo do n.º 2 e no primeiro parágrafo do n.º 3 estão igualmente isentas de qualquer autorização.

5. Os transportes por conta própria ficam isentos de todo e qualquer regime de autorização, embora estejam sujeitos a um regime de certificação.

Os certificados são emitidos pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o veículo está matriculado e são válidos para a totalidade do percurso, incluindo o efectuado em trânsito.

A Comissão estabelece o modelo dos certificados. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.

CAPÍTULO III

SERVIÇOS REGULARES SUJEITOS A AUTORIZAÇÃO

Artigo 6.º

Natureza da autorização

1. A autorização é emitida em nome do transportador e não pode ser transferida por este a terceiros. No entanto, um transportador que tenha recebido uma autorização pode, mediante o consentimento da autoridade competente do Estado-Membro em cujo território se situa o ponto de partida, a seguir designada «autoridade emissora», efectuar o serviço por intermédio de um subcontratado. Neste caso, a autorização deve mencionar o nome do subcontratado e o papel que desempenha. O subcontratado deve preencher as condições estabelecidas no n.º 1 do artigo 3.º. Para efeitos do presente número, entende-se por ponto de partida «um dos termos do serviço».

No caso de existir uma associação de empresas para a exploração de um serviço regular, a autorização é emitida em nome de todas as empresas e deve mencionar os nomes de todos os operadores. A autorização é entregue à empresa gestora, com cópia às outras empresas.

2. O prazo máximo de validade de uma autorização é de cinco anos. Esse prazo pode ser reduzido, quer a pedido do requerente quer de comum acordo entre as autoridades competentes dos Estados-Membros em cujo território os passageiros são tomados ou largados.

3. A autorização deve especificar:

- a) O tipo de serviço;
- b) O itinerário do serviço, nomeadamente o ponto de partida e o ponto de chegada;
- c) O prazo de validade da autorização;
- d) As paragens e os horários.

4. A Comissão estabelece o modelo da autorização. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.

5. A autorização habilita o seu ou seus titulares a efectuar serviços regulares nos territórios de todos os Estados-Membros em que se situa o itinerário do serviço.

6. A entidade exploradora de um serviço regular pode utilizar veículos de desdobração em situações temporárias e excepcionais.

Neste caso, o transportador deve assegurar que a bordo de cada veículo sigam os seguintes documentos:

- a) Uma cópia da autorização de prestação do serviço regular;
- b) Uma cópia do contrato celebrado entre a entidade exploradora do serviço regular e a empresa que disponibilizou os veículos de desdobração, ou um documento equivalente;
- c) Uma cópia certificada da licença comunitária concedida à entidade exploradora que fornece o veículo de desdobração para o serviço.

*Artigo 7.º***Apresentação dos pedidos de autorização**

1. Os pedidos de autorização de serviços regulares são apresentados à autoridade emissora.
2. A Comissão estabelece o modelo de pedido de autorização. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.
3. O requerente de uma autorização fornece todas as informações complementares que considere pertinentes ou que lhe forem solicitadas pela autoridade emissora, nomeadamente um plano de condução que permita controlar o respeito da regulamentação comunitária relativa aos tempos de condução e de repouso, e uma cópia da licença comunitária.

*Artigo 8.º***Processo de autorização**

1. A autorização é emitida de comum acordo com as autoridades de todos os Estados-Membros em cujo território são tomados ou largados passageiros. A autoridade emissora transmite a essas autoridades, bem como às autoridades competentes dos Estados-Membros cujo território seja atravessado sem tomada nem largada de passageiros, uma cópia do pedido e de quaisquer outros documentos pertinentes, e o seu parecer.
2. As autoridades competentes dos Estados-Membros cujo acordo tenha sido solicitado transmitem a sua decisão à autoridade emissora no prazo de dois meses. Este prazo é calculado a partir da data de recepção do pedido de acordo que figura no aviso de recepção. Se a decisão transmitida pelas autoridades competentes dos Estados-Membros cujo acordo tenha sido solicitado for negativa, deve ser devidamente fundamentada. Se a autoridade emissora não receber uma resposta no prazo de dois meses, presume-se que as autoridades consultadas deram o seu acordo, e a autoridade emissora pode conceder a autorização.

As autoridades dos Estados-Membros cujo território seja atravessado sem tomada nem largada de passageiros podem comunicar as suas observações à autoridade emissora no prazo estabelecido no primeiro parágrafo.

3. A autoridade emissora toma uma decisão no prazo de quatro meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador.
4. A autorização é concedida, a não ser que:
 - a) O requerente não esteja em condições de prestar o serviço que é objecto do pedido com equipamento directamente à sua disposição;
 - b) O requerente não tenha respeitado a regulamentação nacional ou internacional em matéria de transportes rodoviários, nomeadamente as condições e os requisitos relativos às autorizações de serviços rodoviários internacionais de passageiros, ou tenha cometido infracções graves à legislação comunitária no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente no que diz respeito às normas aplicáveis aos

veículos e aos períodos de condução e de repouso dos motoristas;

- c) No caso de um pedido de renovação da autorização, não tenham sido respeitadas as condições da autorização;
- d) Um Estado-Membro decida, com base numa análise pormenorizada, que o serviço em causa afectaria gravemente a viabilidade de um serviço comparável abrangido por um ou mais contratos de serviço público em conformidade com a legislação comunitária nos troços directos em questão. Nesse caso, o Estado-Membro estabelece critérios, numa base não discriminatória, para determinar se o serviço objecto do pedido afecta gravemente a viabilidade do referido serviço comparável e, a pedido da Comissão, comunica-lhe esses critérios;
- e) Um Estado-Membro decida, com base numa análise pormenorizada, que o objectivo principal do serviço não é transportar passageiros entre paragens situadas em diferentes Estados-Membros.

Caso um serviço internacional de autocarro existente afecte gravemente a viabilidade de um serviço comparável abrangido por um ou mais contratos de serviço público em conformidade com a legislação comunitária nos troços directos em questão, os Estados-Membros podem, com o acordo da Comissão, suspender ou retirar a autorização de exploração do serviço internacional de autocarro dando um pré-aviso de seis meses ao transportador.

O facto de um transportador oferecer preços inferiores aos oferecidos por outros transportadores rodoviários, ou de a ligação em causa já ser explorada por outros transportadores rodoviários, não deve por si só justificar o indeferimento do pedido.

5. A autoridade emissora e as autoridades competentes de todos os Estados-Membros envolvidas no processo de formação do acordo previsto no n.º 1 só podem indeferir os pedidos por razões previstas no presente regulamento.
6. Uma vez concluído o procedimento previsto nos n.ºs 1 a 5, a autoridade emissora concede a autorização ou indefere formalmente o pedido.

O indeferimento de um pedido deve ser fundamentado. Os Estados-Membros devem garantir aos transportadores a possibilidade de defenderem os seus interesses em caso de indeferimento do seu pedido.

A autoridade emissora informa da sua decisão todas as autoridades a que se refere o n.º 1 e, em caso de deferimento, envia-lhes cópia da autorização.

7. Se o processo de formação do acordo a que se refere o n.º 1 não chegar a bom termo, o assunto pode ser submetido à apreciação da Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de notificação do indeferimento, por um ou vários dos Estados-Membros consultados nos termos do n.º 1.

8. A Comissão, após ter consultado os Estados-Membros interessados, toma uma decisão no prazo de quatro meses a contar da data de recepção da notificação da autoridade emissora, a qual produz efeitos 30 dias após a notificação aos Estados-Membros em causa.

9. A decisão da Comissão mantém-se aplicável até que seja alcançado um acordo entre os Estados-Membros interessados.

Artigo 9.º

Renovação e alteração da autorização

O artigo 8.º aplica-se, com as necessárias adaptações, aos pedidos de renovação das autorizações ou de alteração das condições em que os serviços sujeitos a autorização devem ser efectuados.

Em caso de alteração menor das condições de exploração, em especial de adaptação das frequências, das tarifas e dos horários, basta que a autoridade emissora comunique as informações relativas à alteração aos restantes Estados-Membros interessados.

Os Estados-Membros interessados podem acordar em que apenas a autoridade emissora pode decidir sobre as alterações às condições de exploração de um serviço.

Artigo 10.º

Caducidade da autorização

1. Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros ⁽¹⁾, uma autorização relativa a um serviço regular caduca no termo do seu prazo de validade ou três meses após a autoridade emissora ter recebido do respectivo titular um pré-aviso expressando a intenção de pôr termo à exploração do serviço. O pré-aviso deve ser fundamentado.

2. Em caso de cessação da procura de transporte, o prazo de pré-aviso previsto no n.º 1 é de um mês.

3. A autoridade emissora informa as autoridades competentes dos outros Estados-Membros interessados da caducidade da autorização.

4. O titular da autorização deve informar os utilizadores, por meio de publicidade adequada e com um mês de antecedência, acerca da cessação do serviço.

Artigo 11.º

Obrigações dos transportadores

1. Excepto em caso de força maior, compete ao explorador de um serviço regular, até à cessação da respectiva autorização, tomar todas as medidas para assegurar um serviço de transportes que obedeça às normas de continuidade, regularidade e capacidade, e que preencha as restantes condições estabelecidas pela autoridade competente nos termos do n.º 3 do artigo 6.º.

2. O transportador deve tornar públicos o itinerário do serviço, as paragens, os horários, as tarifas e as outras condições de exploração de modo que sejam facilmente acessíveis a todos os utilizadores.

⁽¹⁾ JOL 315 de 3.12.2007, p. 1.

3. Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros interessados podem, de comum acordo e em consonância com o titular da autorização, alterar as condições de exploração de um serviço regular.

CAPÍTULO IV

SERVIÇOS OCASIONAIS E OUTROS SERVIÇOS ISENTOS DE AUTORIZAÇÃO

Artigo 12.º

Documentos de controlo

1. Os serviços ocasionais devem ser efectuados ao abrigo de uma folha de itinerário, com excepção dos serviços a que se refere o segundo parágrafo do n.º 3 do artigo 5.º.

2. Os transportadores que efectuem serviços ocasionais devem preencher a folha de itinerário antes de cada viagem.

3. Da folha de itinerário devem constar, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) O tipo de serviço prestado;
- b) O itinerário principal;
- c) O transportador ou transportadores em causa.

4. As cadernetas de folhas de itinerário devem ser emitidas pelas autoridades competentes do Estado-Membro onde o transportador estiver estabelecido, ou pelos organismos por elas designados.

5. A Comissão estabelece o modelo da folha de itinerário e das cadernetas de folhas de itinerário, e as respectivas formas de utilização. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.

6. No caso dos serviços regulares especializados a que se refere o terceiro parágrafo do n.º 2 do artigo 5.º, são considerados documentos de controlo o contrato ou uma cópia autenticada deste.

Artigo 13.º

Excursões locais

Um transportador pode, no âmbito de um serviço ocasional internacional, efectuar serviços ocasionais (excursões locais) num Estado-Membro diferente daquele em que se encontra estabelecido.

Esses serviços destinam-se a passageiros não residentes transportados previamente pelo mesmo transportador por meio de um dos serviços internacionais a que se refere o primeiro parágrafo, e devem ser efectuados com o mesmo veículo ou com um veículo do mesmo transportador ou grupo de transportadores.

CAPÍTULO V

CABOTAGEM

Artigo 14.º

Princípio geral

Os transportadores rodoviários de passageiros por conta de outrem que sejam titulares de licença comunitária ficam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo e sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento, a efectuar as operações de cabotagem referidas no artigo 15.º.

Artigo 15.º

Operações de cabotagem autorizadas

São autorizadas operações de cabotagem para os seguintes serviços:

- a) Serviços regulares especializados, desde que estejam cobertos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador;
- b) Serviços ocasionais;
- c) Serviços regulares efectuados durante um serviço regular internacional, nos termos do disposto no presente regulamento, por um transportador não residente no Estado-Membro de acolhimento, com excepção dos serviços de transporte que satisfaçam as necessidades de um centro ou aglomeração urbanos ou as necessidades de transporte entre esse centro ou aglomeração e os arredores. As operações de cabotagem não podem ser executadas independentemente desse serviço internacional.

Artigo 16.º

Regras aplicáveis às operações de cabotagem

1. A realização de operações de cabotagem está sujeita, salvo disposição em contrário da legislação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-Membro de acolhimento no que se refere:

- a) Às condições do contrato de transporte;
- b) Aos pesos e dimensões dos veículos rodoviários;
- c) Aos requisitos relativos ao transporte de determinadas categorias de passageiros, nomeadamente alunos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida;
- d) Aos tempos de condução e aos períodos de repouso;
- e) Ao imposto sobre o valor acrescentado (IVA) aplicável aos serviços de transporte.

Os pesos e dimensões a que se refere a alínea b) do primeiro parágrafo podem, se for caso disso, ultrapassar os aplicáveis no Estado-Membro de estabelecimento do transportador, mas não

podem em caso algum ultrapassar os limites fixados pelo Estado-Membro de acolhimento para o tráfego nacional, nem desrespeitar as características técnicas referidas nas provas a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º da Directiva 96/53/CE.

2. A realização de operações de cabotagem sob a forma dos serviços previstos na alínea c) do artigo 15.º está sujeita, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-Membro de acolhimento respeitantes às autorizações, aos processos de concursos públicos, aos trajectos a assegurar, à regularidade, à continuidade, à frequência e aos itinerários.

3. As normas técnicas de construção e equipamento de veículos a que devem obedecer os veículos utilizados nas operações de cabotagem são as impostas aos veículos autorizados a circular nos transportes internacionais.

4. As disposições legislativas, regulamentares e administrativas nacionais referidas nos n.ºs 1 e 2 aplicam-se aos transportadores não residentes nas mesmas condições que as impostas aos transportadores estabelecidos no Estado-Membro de acolhimento, a fim de evitar discriminações em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento.

Artigo 17.º

Documentos de controlo para as operações de cabotagem

1. As operações de cabotagem sob a forma de serviços ocasionais são efectuadas ao abrigo de uma folha de itinerário, conforme previsto no artigo 12.º, que deve seguir a bordo do veículo e ser apresentada sempre que solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

2. A folha de itinerário deve conter os seguintes elementos de informação:

- a) Pontos de partida e de chegada do serviço;
- b) Datas de início e de fim do serviço.

3. As folhas de itinerário são emitidas em cadernetas, conforme previsto no artigo 12.º, certificadas pela autoridade ou organismo competente do Estado-Membro de estabelecimento.

4. No caso dos serviços regulares especializados, é considerado documento de controlo o contrato celebrado entre o transportador e o organizador do transporte, ou uma cópia autenticada do mesmo.

Todavia, deve ser preenchida uma folha de itinerário sob a forma de recapitulação mensal.

5. As folhas de itinerário utilizadas são devolvidas à autoridade ou organismo competente do Estado-Membro de estabelecimento segundo modalidades a determinar por essa autoridade ou organismo.

CAPÍTULO VI

Artigo 21.º

CONTROLOS E SANÇÕES**Retirada de licenças comunitárias e de autorizações**

Artigo 18.º

Títulos de transporte

1. Os transportadores que efectuem um serviço regular, com excepção dos serviços regulares especializados, devem emitir um título de transporte, individual ou colectivo, que indique:

- a) Os pontos de partida e de chegada e, se for caso disso, o regresso;
- b) O prazo de validade do título de transporte;
- c) O preço do transporte.

2. O título de transporte previsto no n.º 1 deve ser apresentado sempre que for solicitado pelos agentes responsáveis pelo controlo.

1. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador retiram a licença comunitária caso o titular:

- a) Tenha deixado de preencher as condições estabelecidas no n.º 1 do artigo 3.º; ou
- b) Tenha prestado informações inexactas relativamente aos dados necessários à emissão da licença comunitária.

2. A autoridade emissora retira a autorização sempre que o respectivo titular tenha deixado de preencher as condições que determinaram a sua emissão por força do presente regulamento, nomeadamente sempre que o Estado-Membro em que o transportador está estabelecido o solicitar. Essa autoridade informa imediatamente desse facto as autoridades competentes do Estado-Membro interessado.

Artigo 19.º

Artigo 22.º

Controlos na estrada e nas empresas**Aplicação de sanções pelo Estado-Membro de estabelecimento**

1. A autorização ou o documento de controlo devem encontrar-se a bordo do veículo e ser apresentados sempre que forem solicitados pelos agentes responsáveis pelo controlo.

2. Os transportadores que efectuem transportes internacionais de passageiros em autocarro devem permitir a realização de quaisquer controlos destinados a assegurar que as operações são efectuadas correctamente, nomeadamente quanto aos períodos de condução e de repouso. No âmbito da aplicação do presente regulamento, os agentes responsáveis pelo controlo estão habilitados a:

- a) Verificar os livros e outros documentos relativos ao funcionamento da empresa;
- b) Fazer cópias ou obter extractos dos livros e documentos nas instalações;
- c) Aceder a todas as instalações, locais e veículos da empresa;
- d) Exigir a apresentação de todas as informações contidas nos livros, nos documentos e nas bases de dados.

1. Em caso de infracção grave à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário cometida ou verificada em qualquer Estado-Membro, nomeadamente no que respeita às normas aplicáveis aos veículos, aos períodos de condução e de repouso dos motoristas e à execução sem autorização dos serviços paralelos ou temporários previstos no quinto parágrafo do n.º 1 do artigo 5.º, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador que cometeu a infracção tomam as medidas adequadas para levar por diante a questão, as quais podem conduzir, nomeadamente, à aplicação das seguintes sanções administrativas:

- a) Retirada temporária ou definitiva de parte ou da totalidade das cópias certificadas da licença comunitária;
- b) Retirada temporária ou definitiva da licença comunitária.

Estas sanções podem ser determinadas depois de tomada a decisão final sobre a questão e devem ter em conta a gravidade da infracção cometida pelo titular da licença comunitária e o número total de cópias certificadas da licença de que o titular disponha para efeitos de transporte internacional.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento comunicam às autoridades competentes do Estado-Membro em cujo território as infracções foram verificadas, com a maior brevidade possível e, o mais tardar, no prazo de dois meses após a sua decisão final sobre a questão, se foram aplicadas sanções previstas no n.º 1 e, em caso afirmativo, quais as aplicadas.

Caso não sejam aplicadas sanções, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento indicam os motivos dessa decisão.

Artigo 20.º

Assistência mútua

Os Estados-Membros devem prestar assistência mútua no que se refere à aplicação do presente regulamento e ao respectivo controlo. Devem trocar informações através dos pontos de contacto nacionais estabelecidos nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º .../2009.

3. As autoridades competentes asseguram que as sanções aplicadas ao transportador em causa sejam, no seu conjunto, proporcionais à infracção ou infracções que lhes deram origem, tendo em conta as sanções já aplicadas pela mesma infracção no Estado-Membro onde a infracção foi verificada.

4. O presente artigo não prejudica a possibilidade de as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador instaurarem um processo num tribunal nacional. Caso instaurem o referido processo, a autoridade competente em causa informa as autoridades competentes dos Estados-Membros onde as infracções foram cometidas.

5. Os Estados-Membros asseguram que os transportadores tenham o direito de recorrer de quaisquer sanções administrativas que lhes tenham sido aplicadas ao abrigo do presente artigo.

Artigo 23.º

Aplicação de sanções pelo Estado-Membro de acolhimento

1. Caso as autoridades competentes de um Estado-Membro tenham conhecimento de uma infracção grave ao presente regulamento ou à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário imputável a um transportador não residente, o Estado-Membro em cujo território a infracção foi verificada comunica às autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador, com a maior brevidade possível e, o mais tardar, no prazo de dois meses após a sua decisão final, as informações seguintes:

- a) Uma descrição da infracção, bem como a data e a hora em que foi cometida;
- b) A categoria, o tipo e a gravidade da infracção; e
- c) As sanções aplicadas e as sanções executadas.

As autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento podem solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento que apliquem sanções administrativas em conformidade com o artigo 22.º.

2. Sem prejuízo de serem instauradas acções penais, as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento podem aplicar sanções a qualquer transportador não residente que tenha cometido infracções ao presente regulamento ou à legislação nacional ou comunitária no domínio do transporte rodoviário no território desse Estado-Membro, por ocasião de uma operação de cabotagem. Estas sanções são aplicadas numa base não discriminatória e podem, nomeadamente, consistir numa advertência ou, em caso de infracção grave, numa proibição temporária de efectuar operações de cabotagem no território do Estado-Membro de acolhimento onde a infracção foi cometida.

3. Os Estados-Membros asseguram que os transportadores tenham o direito de recorrer de quaisquer sanções administrativas que lhes tenham sido aplicadas ao abrigo do presente artigo.

Artigo 24.º

Inscrição nos registos electrónicos nacionais

Os Estados-Membros asseguram que as infracções graves à legislação comunitária no domínio dos transportes rodoviários, imputáveis a transportadores estabelecidos no respectivo território, que tenham conduzido à aplicação de uma sanção por um Estado-Membro, bem como a uma eventual retirada temporária ou definitiva da licença comunitária ou de uma cópia certificada desta, sejam inscritas no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário. Os dados inscritos no registo relacionados com a retirada temporária ou definitiva de uma licença comunitária devem permanecer na base de dados por um período mínimo de dois anos a contar do termo do período de retirada, em caso de retirada temporária, ou da data da retirada, em caso de retirada definitiva.

CAPÍTULO VII

EXECUÇÃO

Artigo 25.º

Acordos entre os Estados-Membros

1. Os Estados-Membros podem celebrar acordos bilaterais e multilaterais destinados a introduzir uma maior liberalização dos serviços abrangidos pelo presente regulamento, nomeadamente no que se refere ao regime das autorizações e à simplificação ou dispensa dos documentos de controlo.

2. Os Estados-Membros informam a Comissão sobre quaisquer acordos celebrados ao abrigo do n.º 1.

Artigo 26.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo n.º 1 do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 e a alínea b) do n.º 5 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 27.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão, até ... (*), dessas disposições, bem como, sem demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito.

⁽¹⁾ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

(*) Dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

Os Estados-Membros asseguram que essas medidas sejam tomadas sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento do transportador.

Artigo 28.º

Apresentação de relatórios

1. Os Estados-Membros comunicam de dois em dois anos à Comissão o número de autorizações de serviços regulares emitidas no ano anterior e o número total de autorizações de serviços regulares válidas no final do período coberto pelo relatório. Estas informações devem ser discriminadas por país de destino dos serviços regulares. Os Estados-Membros comunicam também à Comissão os dados relativos às operações de cabotagem, sob a forma de serviços regulares especializados e de serviços ocasionais, efectuadas por transportadores residentes no período coberto pelo relatório.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento enviam de dois em dois anos à Comissão dados estatísticos sobre o número de autorizações emitidas para operações de cabotagem sob a forma dos serviços regulares a que se refere a alínea c) do artigo 15.º.

3. A Comissão estabelece o modelo do quadro a utilizar para a transmissão desses dados estatísticos. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º.

4. Os Estados-Membros informam a Comissão, até 31 de Janeiro de cada ano, do número de transportadores titulares de licenças comunitárias em 31 de Dezembro do ano anterior e do número de cópias certificadas correspondentes aos veículos em circulação nessa data.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 29.º

Revogações

São revogados os Regulamentos (CEE) n.º 684/92 e (CE) n.º 12/98.

As remissões para os regulamentos revogados devem entender-se como sendo feitas para o presente regulamento e devem ser lidas nos termos do quadro de correspondência constante do Anexo III.

Artigo 30.º

Entrada em vigor

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

O presente regulamento é aplicável a partir de ... (*).

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) Dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO I

ELEMENTOS DE SEGURANÇA DA LICENÇA COMUNITÁRIA

A licença comunitária deve apresentar pelo menos dois dos seguintes elementos de segurança:

- um holograma;
 - fibras especiais no papel que se tornam visíveis sob luz UV;
 - pelo menos uma linha de micro-impressão (impressão visível apenas com uma lupa e não reproduzida pelas máquinas fotocopadoras);
 - caracteres, símbolos ou motivos sensíveis ao tacto;
 - dupla numeração: número de série e número de emissão;
 - fundo de segurança desenhado com motivos guiloché de linhas finas e impressão irisada.
-

ANEXO II

MODELO DA LICENÇA COMUNITÁRI

COMUNIDADE EUROPEIA

(a)

(Papel de cor Pantone azul clara, formato DIN A4, celulósico ≥ 100 g/m²)

(Primeira página da licença)

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

Sigla distintiva do Estado-Membro que emite a licença ⁽¹⁾	Denominação da autoridade ou organismo competente
--	---

LICENÇA N.º ...

(ou)

CÓPIA CERTIFICADA N.º

para o transporte rodoviário internacional de passageiros em autocarro por conta de outrem

O titular da presente licença ⁽²⁾

.....

.....

fica autorizado a realizar, no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de passageiros por conta de outrem nas condições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação), e nos termos das disposições gerais da presente licença.

Observações:	
.....	
A presente licença é válida de	a
Emitida em	em
..... ⁽³⁾	

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

⁽²⁾ Nome completo ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite a licença.

Disposições gerais

1. A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CE) n.º .../2009.
2. A presente licença é emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador por conta de outrem:
 - a) Que esteja autorizado, no Estado-Membro de estabelecimento, a efectuar transportes internacionais em autocarro, sob a forma de serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados, ou de serviços ocasionais;
 - b) Que satisfaça as condições estabelecidas na regulamentação comunitária relativa ao acesso à actividade de transportador rodoviário de passageiros no domínio dos transportes nacionais e internacionais;
 - c) Que obedeça à regulamentação no que diz respeito às normas relativas aos motoristas e aos veículos.
3. A presente licença permite efectuar, relativamente a todas as ligações e trajectos no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de passageiros em autocarro por conta de outrem:
 - a) Cujo ponto de partida e cujo ponto de chegada se situem em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros;
 - b) Cujo ponto de partida e cujo ponto de chegada se situem no mesmo Estado-Membro, com tomada ou largada de passageiros noutro Estado-Membro ou num país terceiro;
 - c) Com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros;
 - d) Entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-Membros,

bem como as deslocações em vazio relacionadas com esses transportes nas condições estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º .../2009.

No caso de um transporte com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, o Regulamento (CE) n.º .../2009 é aplicável ao trajecto efectuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. Não é aplicável ao trajecto efectuado no território do Estado-Membro de tomada ou largada dos passageiros, enquanto não for celebrado o acordo necessário entre a Comunidade e o país terceiro em causa.

4. A presente licença é pessoal e intransmissível.
5. A presente licença pode ser retirada pela autoridade competente do Estado-Membro que a emitiu, nomeadamente sempre que o transportador:
 - a) Tenha deixado de preencher as condições referidas no n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º .../2009;
 - b) Tenha prestado informações inexactas no tocante aos dados necessários à emissão ou renovação da licença;
 - c) Tenha cometido uma infracção grave ou infracções à legislação comunitária no domínio dos transportes rodoviários em qualquer Estado-Membro, nomeadamente no que diz respeito às normas aplicáveis aos veículos, aos períodos de condução e de repouso dos motoristas e à execução sem autorização dos serviços paralelos ou temporários previstos no quinto parágrafo do n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º .../2009. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador que cometeu a infracção podem, nomeadamente, retirar a licença comunitária ou retirar temporária ou definitivamente parte ou a totalidade das cópias certificadas da licença comunitária.

As sanções são determinadas em função da gravidade da infracção cometida pelo titular da licença comunitária e em função do número total de cópias certificadas de que o mesmo disponha para efeitos de serviços de transporte internacional.

6. O original da licença deve ser conservado pelo transportador. O veículo que efectuar um transporte internacional deve ter a bordo uma cópia certificada da licença.
7. A presente licença deve ser apresentada sempre que for solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.
8. O titular deve respeitar, no território de cada Estado-Membro, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e de circulação.
9. «Serviços regulares» são os serviços que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e num percurso determinados e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas. Os serviços regulares são acessíveis a todos, apesar da obrigação de reservar, caso seja necessário.

O carácter regular do serviço não é afectado pelo facto de as condições de exploração do serviço serem adaptadas.

Os serviços regulares estão sujeitos a autorização.

«Serviços regulares especializados» são os serviços que, independentemente de quem os organiza, asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros, com a exclusão de outros, com frequência e percurso determinados, e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas.

Os serviços regulares especializados incluem, nomeadamente:

- a) O transporte de trabalhadores entre o domicílio e o local de trabalho;
- b) O transporte de alunos e estudantes entre o domicílio e o estabelecimento de ensino.

O facto de a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utilizadores não afecta o carácter regular dos serviços especializados.

Os serviços regulares especializados ficam isentos de autorização, na condição de serem abrangidos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador.

A organização de serviços paralelos ou temporários dirigidos aos mesmos clientes dos serviços regulares existentes está sujeita a autorização.

«Serviços ocasionais» são os que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo os serviços regulares especializados, e que se caracterizam, nomeadamente, pelo facto de assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador. A organização de serviços paralelos ou temporários comparáveis aos serviços regulares existentes e dirigidos aos mesmos clientes que estes últimos fica sujeita a autorização de acordo com o procedimento previsto no Capítulo III do Regulamento (CE) n.º.../2009. Estes serviços não perdem o carácter de serviço ocasional por serem efectuados com uma certa frequência.

Os serviços ocasionais ficam isentos de autorização.

ANEXO III

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CEE) n.º 684/92	Regulamento (CE) n.º 12/98	Presente regulamento
Artigo 1.º		Artigo 1.º
Artigo 2.º, ponto 1.1	N.º 1 do artigo 2.º	N.º 2 do artigo 2.º, n.º 1 do artigo 5.º
Artigo 2.º, ponto 1.2	N.º 2 do artigo 2.º	N.º 3 do artigo 2.º, n.º 2 do artigo 5.º
Artigo 2.º, ponto 1.3		Quinto parágrafo do n.º 1 do artigo 5.º
Artigo 2.º, ponto 3.1	N.º 3 do artigo 2.º	N.º 4 do artigo 2.º, n.º 3 do artigo 5.º
Artigo 2.º, ponto 3.3		N.º 3 do artigo 5.º
Artigo 2.º, ponto 3.4		N.º 3 do artigo 5.º
Artigo 2.º, ponto 4		N.º 5 do artigo 2.º, n.º 5 do artigo 5.º
—		N.ºs 5, 6, 7 e 8 do artigo 2.º
Artigo 3.º		Artigo 3.º,
Artigo 3.º-A		Artigo 4.º
Artigo 4.º		Artigo 5.º
Artigo 5.º		Artigo 6.º
Artigo 6.º		Artigo 7.º
Artigo 7.º		Artigo 8.º
Artigo 8.º		Artigo 9.º
Artigo 9.º		Artigo 10.º
Artigo 10.º		Artigo 11.º
Artigo 11.º		Artigo 12.º
Artigo 12.º		Artigo 13.º
Artigo 13.º		N.º 5 do artigo 5.º
	Artigo 1.º	Artigo 14.º
	N.º 4 do artigo 2.º	
	Artigo 3.º	Artigo 15.º
	Artigo 4.º	Artigo 16.º
	Artigo 5.º	N.º 3 do artigo 4.º
	Artigo 6.º	Artigo 17.º
	Artigo 7.º	N.º 3 do artigo 28.º
	Artigo 8.º	Artigo 26.º
	Artigo 9.º	—

Regulamento (CEE) n.º 684/92	Regulamento (CE) n.º 12/98	Presente regulamento
Artigo 14.º		Artigo 18.º
Artigo 15.º		Artigo 19.º
	N.º 1 do artigo 11.º	Artigo 20.º
N.º 1 do artigo 16.º		N.º 1 do artigo 21.º
N.º 2 do artigo 16.º		N.º 2 do artigo 21.º
N.º 3 do artigo 16.º		N.º 1 do artigo 22.º
N.º 4 do artigo 16.º		N.º 1 do artigo 23.º
N.º 5 do artigo 16.º		N.º 2 do artigo 22.º
	N.º 2 do artigo 11.º	N.º 2 do artigo 23.º
	N.º 3 do artigo 11.º	N.º 2 do artigo 23.º
	N.º 4 do artigo 11.º	—
	Artigo 12.º	N.º 5 do artigo 22.º, artigo 23.º
	Artigo 13.º	—
Artigo 16.º-A	Artigo 10.º	Artigo 26.º
Artigo 17.º		—
Artigo 18.º		Artigo 25.º
Artigo 19.º	Artigo 14.º	Artigo 27.º
Artigo 20.º		
Artigo 21.º		Artigo 29.º
Artigo 22.º	Artigo 15.º	Artigo 30.º
Anexo		Anexo II

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 25 de Maio de 2007, a Comissão apresentou a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado dos serviços de transporte em autocarro, uma das três propostas do chamado «pacote rodoviário» ⁽¹⁾.

Em 5 de Junho de 2008, o Parlamento Europeu aprovou parecer em primeira leitura.

Em 9 de Janeiro de 2009, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o artigo 251.º do Tratado.

Nos seus trabalhos, o Conselho tomou igualmente em consideração o parecer do Comité Económico e Social Europeu. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer sobre as três propostas.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Na generalidade

Na sequência das «Conclusões do Conselho sobre o contributo do sector dos transportes para a Estratégia de Lisboa» do Conselho Europeu da Primavera, a Comissão decidiu emitir propostas para rever o quadro legislativo em vigor relativo ao acesso à profissão de transportador e ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, bem como ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro a fim de assegurar, nomeadamente, que as sobrecargas administrativas são apropriadas e proporcionadas. De um modo geral, estas novas propostas procuram modernizar, substituir e fundir as disposições que regem os transportadores rodoviários tanto de mercadorias como de passageiros, bem como o acesso aos mercados de transporte rodoviário.

A proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado dos serviços de transporte em autocarro substitui dois regulamentos actualmente em vigor ⁽²⁾. O objectivo principal é simplificar o processo de autorização para os serviços internacionais regulares de passageiros a fim de se alcançar uma maior harmonização e de promover uma concorrência mais justa dentro do mercado interno.

A posição comum acordada pelo Conselho estabelece um quadro coerente para o transporte internacional de passageiros em autocarro através da Comunidade. Prevê um processo mais simples e mais rápido para autorizar serviços internacionais regulares. Simplifica e normaliza também o modelo da licença comunitária e respectivas cópias autenticadas a fim de reduzir a sobrecarga administrativa e as demoras, sobretudo nas operações de fiscalização na estrada. Além disso, a posição comum reforça o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros através do estabelecimento de pontos de contacto nacionais que deverão ser estabelecidos de acordo com o regulamento sobre a admissão ao exercício da actividade de transportador rodoviário.

2. Questões fundamentais de política

i) *Clarificação do âmbito, da definição e dos princípios*

O Conselho seguiu em grande medida a proposta da Comissão e, na sua posição comum, prevê que o regulamento se aplique a todos os transportes internacionais no território da Comunidade, incluindo os transportes de e para países terceiros, e aos serviços rodoviários nacionais de transporte de passageiros efectuados por uma empresa não residente, de forma temporária («cabotagem»). No que se refere aos transportes internacionais, o Conselho estabeleceu uma definição abrangente: para os transportes de ou para países terceiros é estipulado que, enquanto não houver um acordo entre a Comunidade e o país terceiro em questão, o regulamento não se aplica à parte da viagem efectuada dentro do Estado-Membro em que são tomados ou largados passageiros. Contudo, aplica-se dentro de um Estado-Membro cujo território é atravessado em trânsito. Para facilitar controlos eficazes por parte das autoridades, especialmente as autoridades fora do Estado-Membro em que o transportador está estabelecido, os transportadores devem ter uma cópia autenticada da licença comunitária a bordo de cada um dos veículos que efectua o transporte internacional.

⁽¹⁾ As outras duas propostas legislativas são as seguintes:

— proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação),
— proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade transportador rodoviário.

⁽²⁾ Regulamentos (CEE) n.º 684/92 e (CE) n.º 12/98.

O Parlamento Europeu decidiu seguir a abordagem da Comissão e não adoptou alterações nesta matéria.

ii) *Licença comunitária e cópias autenticadas*

A proposta da Comissão prevê a emissão de uma licença comunitária por um período renovável de cinco anos. A proposta obriga ainda os Estados-Membros a registar os números de série da licença e das cópias autenticadas no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário previsto na proposta de regulamento relativo à admissão às actividades de transportador rodoviário.

Na sua posição comum, o Conselho permite uma abordagem mais flexível e um período de validade maior para a licença comunitária, visto que o referido registo permitirá uma verificação imediata e actualizada da situação de uma empresa de transportes. A posição comum alarga pois o prazo de validade renovável da licença comunitária para «10 anos no máximo», introduz o procedimento de regulamentação com controlo (comitologia) para atender a futuras modificações do prazo de validade da licença comunitária que venham a ser necessárias e altera ainda, em conformidade, as disposições relativas à verificação das condições para a emissão e renovação da licença.

Para evitar eventuais falsificações destes documentos, o Conselho decidiu alterar o Anexo I através do aditamento de dispositivos de segurança, dos quais pelo menos dois têm de ser incluídos nos documentos. O Parlamento Europeu decidiu seguir a abordagem da Comissão e não adoptou alterações sobre esta questão.

ii) *Processo de autorização dos serviços internacionais regulares*

O Conselho seguiu em larga medida a proposta da Comissão, e a sua posição comum prevê um procedimento mais simples do que o estabelecido no Regulamento (CEE) n.º 684/92. Daqui para a frente, a autorização será concedida excepto nos dois casos seguintes: o serviço relativamente ao qual foi apresentado um pedido de autorização afectaria seriamente a viabilidade de um serviço comparável abrangido por um vários contratos de serviço público nas ligações directas em causa de acordo com a legislação comunitária, ou o principal objectivo do serviço não é o transporte de passageiros entre paragens localizadas em diferentes Estados-Membros. Neste contexto, os Estados-Membros têm de estabelecer critérios não discriminatórios na avaliação da viabilidade de um contrato de serviço público no decurso de um processo de autorização para serviços internacionais regulares. O Conselho seguiu a abordagem da Comissão de que as autoridades dos Estados-Membros cujo território é simplesmente atravessado em trânsito, mas no qual não são tomados nem largados passageiros, será simplesmente informado quando os Estados-Membros interessados tiverem acordado em autorizar o referido serviço. No entanto, o Conselho estabeleceu ainda um prazo de dois meses para a Comissão chegar a uma decisão sobre a autorização nos casos em que a autoridade que deve emitir a autorização não consegue tomar uma decisão.

O Parlamento Europeu, pelo contrário, suprimiu a possibilidade de os Estados-Membros suspenderem ou retirarem uma autorização no caso de esta afectar seriamente a viabilidade de um contrato de serviço público.

iv) *Cabotagem*

No que se refere à cabotagem, o Conselho seguiu em larga medida a proposta da Comissão. Assim, as regras sobre a cabotagem permanecem sem alteração substancial. O Conselho aprovou, em especial, a supressão da disposição do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 12/98 relativo às medidas de salvaguarda em caso de perturbações graves do mercado nacional dos transportes. Esta disposição nunca foi utilizada desde a abertura dos mercados nacionais à cabotagem e, por conseguinte, pode ser considerada redundante. No que se refere às operações de cabotagem no decurso de um serviço regular de transporte internacional, o Conselho especifica que isto significa «a tomada e largada de passageiros» no mesmo Estado-Membro, segundo as disposições do presente regulamento, desde que não se trate do objectivo principal desse serviço.

Além disso, o Conselho, de acordo com o Parlamento Europeu, suprimiu na sua posição comum qualquer referência às disposições em matéria do tempo de trabalho no que se refere às regras aplicáveis às operações de transporte de cabotagem, uma vez que não existem quaisquer regras comunitárias harmonizadas nesta matéria.

v) *Cooperação entre Estados-Membros*

No seguimento da proposta da Comissão, e a fim de facilitar e reforçar a troca de informação entre autoridades nacionais, o Conselho decidiu incluir na sua posição comum uma disposição que obriga os Estados-Membros a trocar informações através dos pontos de contacto nacionais. O Conselho seguiu também a proposta da Comissão no que se refere à obrigação de os Estados-Membros registarem no seu registo nacional das empresas de transporte todas as infracções graves à legislação comunitária em matéria de transportes passíveis de sanção. Mais ainda, o Conselho decidiu que se introduzisse nos registos nacionais qualquer retirada temporária ou permanente da licença comunitária ou das cópias autenticadas. Estas últimas entradas serão mantidas na base de dados durante dois anos.

As disposições relativas ao estabelecimento de pontos de contacto bem como de registos nacionais encontram-se também no projecto de regulamento sobre a admissão às actividades de transportador rodoviário.

O Parlamento Europeu decidiu seguir a proposta da Comissão e não adoptar alterações nesta matéria.

vi) *Sanção das infracções*

Tendo em vista harmonizar os sistemas de monitorização e fiscalização em vigor utilizados pelos Estados-Membros, a Comissão propõe aumentar os poderes e os meios das autoridades nacionais que estão habilitadas a emitir e retirar a licença comunitária. Por conseguinte, a proposta inclui a obrigação de as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento da empresa emitirem uma advertência quando esta tiver cometido uma infracção grave ou repetidas infracções menores à regulamentação em matéria de transportes. Esta obrigação é também aplicável nos casos em que a empresa cometeu essa infracção em outro Estado-Membro. Outra disposição clarifica as sanções que o Estado-Membro pode impor às empresas estabelecidas no seu território, nomeadamente a retirada temporária ou parcial das cópias autenticadas da licença comunitária, da licença comunitária propriamente dita ou dos certificados de motorista.

A posição comum tal como acordada pelo Conselho seguiu em larga medida a abordagem da Comissão no que se refere às infracções graves. No entanto, o Conselho decidiu contra a emissão de uma advertência e acordou em deixar ao critério dos Estados-Membros a medida a tomar. Além disso, o Conselho acordou em deixar aos Estados-Membros a apreciação das infracções menores repetidas. A posição comum introduz também a obrigação de a autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento da empresa comunicar à autoridade competente do Estado-Membro em que a infracção se verificou se foram impostas sanções, e quais. Esta comunicação tem de ser emitida no prazo de dois meses após ter sido tomada a decisão final sobre a matéria.

A proposta da Comissão introduz também um novo procedimento a seguir pelo Estado-Membro que verifica que uma infracção grave foi cometida por uma empresa não residente. De acordo com este procedimento, o Estado-Membro tem de comunicar a informação no prazo de um mês ao Estado-Membro do estabelecimento, que pode impor sanções administrativas. O Estado-Membro de estabelecimento da empresa em questão dispõe de três meses para informar o outro Estado-Membro do seguimento dado à questão.

A posição comum do Conselho adopta esta disposição mas concede o prazo de dois meses para a comunicação. A posição comum do Conselho não inclui qualquer obrigação para o Estado-Membro de estabelecimento da empresa de comunicar o seguimento dado à questão.

O Parlamento Europeu decidiu também contra a inclusão de disposições relativas às infracções menores repetidas. Além disso, votou a favor de uma disposição que permite a imposição de multas como sanção possível.

3. Outras alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu

Outras alterações não incluídas na posição comum:

- 1 de Janeiro de 2009 como data fixa para a aplicação do regulamento;
- referência à directiva relativa à colocação dos trabalhadores no âmbito das regras aplicáveis à cabotagem;

- possibilidade de isentar do processo de autorização os serviços regulares transfronteiras que não ultrapassem os 50 km para além das fronteiras dos Estados-Membros;
- alargamento da autorização às excursões locais;
- reintrodução da «regra dos 12 dias» na legislação sobre o tempo de condução e de repouso.

III. CONCLUSÃO

Ao estabelecer a sua posição comum, o Conselho tomou plenamente em consideração a proposta da Comissão e o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura. No que se refere às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho observa que um número considerável de alterações foi já incluído na sua posição comum, quer no seu espírito, quer parcialmente, quer na totalidade.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 7/2009**adoptada pelo Conselho em 9 de Janeiro de 2009****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2009/C 62 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) É necessário introduzir alterações de fundo no Regulamento (CEE) n.º 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992, relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade efectuados a partir ou com destino ao território de um Estado-Membro ou que atravessem o território de um ou vários Estados-Membros ⁽³⁾, no Regulamento (CEE) n.º 3118/93 do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro ⁽⁴⁾, e na Directiva 2006/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes rodoviários de mercadorias ⁽⁵⁾. Por uma questão de clareza e de simplificação, estes diplomas legais deverão ser reformulados e incorporados num único regulamento.

(2) O estabelecimento de uma política comum dos transportes implica, nomeadamente, a aprovação de regras comuns aplicáveis ao acesso ao mercado dos transportes internacionais rodoviários de mercadorias no território da Comunidade e a aprovação das condições em que os transportadores de mercadorias não residentes podem efectuar serviços de transporte num Estado-Membro. Estas regras devem ser estabelecidas de forma a contribuir para o bom funcionamento do mercado interno dos transportes.

(3) Para assegurar um enquadramento coerente do transporte internacional rodoviário de mercadorias em toda a Comunidade, o presente regulamento deverá aplicar-se a todos os transportes internacionais efectuados no território comunitário. Os transportes de Estados-Membros para países terceiros continuam a ser em larga medida efectuados ao abrigo de acordos bilaterais celebrados entre os Estados-Membros e os países terceiros. Por conseguinte, enquanto não tiverem sido celebrados os acordos necessários entre a Comunidade e os países terceiros em causa, o presente regulamento não deverá aplicar-se ao trajecto efectuado no território do Estado-Membro de carga ou de descarga. Deverá, contudo, aplicar-se no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito.

(4) A criação de uma política comum de transportes implica a eliminação de todas as restrições em relação ao prestador de serviços de transporte em razão da sua nacionalidade ou do facto de se encontrar estabelecido num Estado-Membro distinto daquele em que os serviços devam ser prestados.

(5) Para que isso possa ser alcançado de forma harmoniosa e flexível, deverá prever-se um regime transitório de cabotagem enquanto a harmonização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias não estiver concluída.

(6) Nos termos da Directiva 2006/94/CE, alguns tipos de transporte estão dispensados de autorização comunitária e qualquer outra autorização de transporte. No âmbito da organização do mercado prevista no presente regulamento, deverá manter-se para alguns daqueles tipos de transporte, devido ao seu carácter específico, um regime de dispensa da licença comunitária e de qualquer outra autorização de transporte.

(7) Nos termos da Directiva 2006/94/CE, o transporte de mercadorias em veículos com peso máximo em carga entre 3,5 e 6 toneladas foi dispensado da licença comunitária. As regras comunitárias no domínio do transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros são, contudo, geralmente aplicáveis aos veículos com um peso máximo em carga de mais de 3,5 toneladas. Assim, as disposições do presente regulamento deverão ser alinhadas pelo âmbito geral de aplicação das regras comunitárias relativas ao transporte rodoviário e prever apenas uma dispensa no caso dos veículos com peso máximo em carga não superior a 3,5 toneladas.

⁽¹⁾ JO C 204 de 9.8.2008, p. 31.⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 21 de Maio de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 9 de Janeiro de 2009 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de⁽³⁾ JOL 95 de 9.4.1992, p. 1.⁽⁴⁾ JOL 279 de 12.11.1993, p. 1.⁽⁵⁾ JOL 374 de 27.12.2006, p. 5.

- (8) O transporte internacional rodoviário de mercadorias deverá ser subordinado à detenção de uma licença comunitária. Os transportadores deverão conservar uma cópia certificada da licença comunitária a bordo de cada um dos seus veículos, a fim de facilitar um controlo eficaz pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei, especialmente dos controlos efectuados fora do Estado-Membro de estabelecimento do transportador. Para o efeito, é necessário estabelecer especificações mais pormenorizadas no que se refere ao modelo e às demais características da licença comunitária e das cópias certificadas.
- (9) Deverá definir-se as condições de emissão e de retirada das licenças comunitárias, bem como os tipos de transporte para os quais são válidas, o seu período de validade e as regras pormenorizadas da sua utilização.
- (10) Deverá igualmente criar-se um certificado de motorista que permita que os Estados-Membros controlem eficazmente a regularidade da contratação de motoristas de países terceiros ou da sua prestação de serviço no transportador responsável por determinada operação de transporte.
- (11) Os transportadores titulares da licença comunitária prevista no presente regulamento e os transportadores habilitados a efectuar determinadas categorias de serviços de transporte internacional de mercadorias deverão ser autorizados a efectuar, a título temporário, serviços de transporte nacional num Estado-Membro sem aí disporem de uma sede ou de outro estabelecimento. Sempre que forem efectuadas, essas operações de cabotagem deverão ficar sujeitas à legislação comunitária, como o 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⁽¹⁾, e à legislação nacional em vigor em domínios específicos no Estado-Membro de acolhimento.
- (12) É necessário aprovar disposições que permitam intervir em mercados de transportes afectados por perturbações graves. Para esse efeito, deverá criar-se um processo de tomada de decisões apropriado e proceder à recolha dos dados estatísticos necessários.
- (13) Sem prejuízo das disposições do Tratado relativas ao direito de estabelecimento, as operações de cabotagem são um exemplo de prestação de serviços por transportadores num Estado-Membro em que não se encontram estabelecidos e não deverão ser proibidas se não forem levadas a cabo de uma forma que constitua uma actividade permanente ou contínua no Estado-Membro de acolhimento. A fim de contribuir para a aplicação deste requisito, a frequência das operações de cabotagem e o período em que podem ser realizadas deverão ser limitados. No passado, estes serviços de transporte nacional eram autorizados a título temporário. Na prática, tem sido difícil verificar quais os serviços autorizados. É, por conseguinte, necessário definir regras claras e fáceis de fazer cumprir.
- (14) As disposições da Directiva 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⁽²⁾, aplicam-se às empresas de transporte que efectuem operações de cabotagem.
- (15) A fim de realizar controlos eficazes das operações de cabotagem, as autoridades responsáveis pela aplicação da lei do Estado-Membro de acolhimento deverão ter acesso, pelo menos, aos dados constantes das notas de expedição e do equipamento de registo, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários⁽³⁾.
- (16) Os Estados-Membros deverão prestar assistência mútua para a boa aplicação do presente regulamento.
- (17) As formalidades administrativas deverão ser reduzidas, na medida do possível, sem renunciar aos controlos e sanções necessários para garantir a correcta aplicação e o cumprimento efectivo do presente regulamento. Para o efeito, é necessário aclarar e reforçar as regras aplicáveis à retirada da licença comunitária. As regras em vigor deverão ser adaptadas de modo a permitir que as infracções graves cometidas num Estado-Membro de acolhimento sejam objecto de sanções eficazes. As sanções deverão ser não discriminatórias e proporcionais à gravidade das infracções. Deverá prever-se a possibilidade de recurso relativamente a qualquer aplicação de sanções.
- (18) Os Estados-Membros deverão inscrever no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário todas as infracções graves cometidas pelos transportadores que tenham conduzido à aplicação de uma sanção.
- (19) Para facilitar e reforçar o intercâmbio de informações entre as autoridades nacionais, os Estados-Membros deverão trocar as informações pertinentes através dos pontos de contacto nacionais estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário⁽⁴⁾.
- (20) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁽⁵⁾.
- (21) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para adaptar os Anexos I, II e III do presente regulamento ao progresso técnico. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

⁽²⁾ JO L 18 de 21.1.1997, p. 1.

⁽³⁾ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L ...

⁽⁵⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽¹⁾ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

- (22) Os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias à aplicação do presente regulamento, nomeadamente no respeitante a sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (23) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, assegurar um enquadramento coerente para os transportes rodoviários internacionais de mercadorias em toda a Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem em trajectos efectuados no território da Comunidade.
2. No caso de transportes com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, o presente regulamento é aplicável ao trajecto efectuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. Não é aplicável ao trajecto efectuado no território do Estado-Membro de carga ou de descarga, enquanto não tiver sido celebrado o necessário acordo entre a Comunidade e o país terceiro em causa.
3. Enquanto se aguarda a celebração dos acordos a que se refere o n.º 2, o presente regulamento não afecta:
 - a) As disposições aplicáveis aos transportes com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, abrangidos por acordos bilaterais celebrados entre os Estados-Membros e esses países terceiros;
 - b) As disposições aplicáveis aos transportes com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, abrangidos por acordos bilaterais celebrados entre Estados-Membros e que, através de autorizações bilaterais ou em regime de liberdade, permitem que os transportadores não estabelecidos num Estado-Membro efectuem cargas e descargas nesse Estado-Membro.
4. O presente regulamento é aplicável aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias efectuados a título temporário por transportadores não residentes, conforme previsto no Capítulo III.

5. O presente regulamento não se aplica aos seguintes tipos de transportes nem às deslocações sem carga relacionadas com esses transportes:

- a) Transportes postais efectuados em regime de serviço universal;
- b) Transportes de veículos danificados ou avariados;
- c) Transportes de mercadorias em veículos cujo peso total em carga autorizada, incluindo a dos reboques, não exceda 3,5 toneladas;
- d) Transportes de mercadorias em veículos, desde que sejam preenchidas as seguintes condições:
 - i) As mercadorias transportadas pertencerem à empresa ou por ela terem sido vendidas, compradas, dadas ou tomadas de aluguer, produzidas, extraídas, transformadas ou reparadas;
 - ii) O transporte servir para encaminhar as mercadorias da ou para a empresa ou para as deslocar, quer no interior da empresa, quer no seu exterior, para satisfazer necessidades próprias desta;
 - iii) Os veículos a motor utilizados nestes transportes serem conduzidos por pessoal próprio da empresa ou por pessoal ao serviço da empresa nos termos de uma obrigação contratual;
 - iv) Os veículos que transportem as mercadorias pertencerem à empresa ou terem sido por ela comprados a crédito ou alugados, desde que, neste último caso, preencham as condições previstas na Directiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias ⁽¹⁾; e
 - v) O transporte constituir meramente uma actividade acessória do conjunto das actividades da empresa;
- e) Transportes de medicamentos, aparelhos e equipamento médicos, bem como de outros artigos necessários em caso de socorro urgente, nomeadamente no caso de catástrofes naturais.

A subalínea iv) da alínea d) do primeiro parágrafo não é aplicável no caso de utilização de um veículo de substituição durante uma avaria de curta duração do veículo normalmente utilizado.

6. O disposto no n.º 5 não afecta as condições de que cada Estado-Membro faz depender o acesso dos seus próprios nacionais às actividades referidas no mesmo número.

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Veículo»: um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados, dos quais pelo menos o veículo a motor está matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias;

⁽¹⁾ JO L 33 de 4.2.2006, p. 82.

- 2) «Transportes internacionais»:
- As deslocações em carga de um veículo cujos pontos de partida e de chegada se situam em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;
 - As deslocações em carga de um veículo com origem n um Estado-Membro com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;
 - As deslocações em carga de um veículo entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-Membros;
 - As deslocações sem carga relacionadas com os transportes a que se referem as alíneas a), b) e c);
- 3) «Estado-Membro de acolhimento»: um Estado-Membro em que opera um transportador, distinto do Estado-Membro de estabelecimento do transportador;
- 4) «Transportador não residente»: uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias que opera num Estado-Membro de acolhimento;
- 5) «Motorista»: qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo por um curto período, ou que siga num veículo no âmbito das suas funções para assegurar a sua condução, caso seja necessário;
- 6) «Operações de cabotagem»: transportes nacionais por conta de outrem efectuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento;
- 7) «Infracção grave à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário»: uma infracção que pode acarretar a perda da idoneidade, nos termos n.os 1 e 2 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º .../2009, e/ou a retirada temporária ou definitiva de uma licença comunitária.

CAPÍTULO II

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Artigo 3.º

Princípio geral

Os transportes internacionais são efectuados a coberto de uma licença comunitária, em conjugação com um certificado de motorista caso o motorista seja nacional de um país terceiro.

Artigo 4.º

Licença comunitária

- A licença comunitária é emitida por um Estado-Membro, nos termos do presente regulamento, aos transportadores rodoviários de mercadorias por conta de outrem que:
 - Estejam estabelecidos nesse Estado-Membro nos termos da legislação comunitária e da legislação desse Estado-Membro; e
 - Estejam autorizados a efectuar no Estado-Membro de estabelecimento, nos termos da legislação comunitária e da legis-

lação desse Estado-Membro em matéria de acesso à actividade de transportador, transportes rodoviários internacionais de mercadorias.

- A licença comunitária é emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento por períodos renováveis que não podem exceder dez anos.

As licenças comunitárias e cópias certificadas emitidas antes da data de aplicação do presente regulamento permanecem válidas até ao termo do seu prazo de validade.

A Comissão adapta o prazo de validade da licença comunitária em função do progresso técnico, nomeadamente no que se refere aos registos electrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário previstos no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º .../2009. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 15.º.

- O Estado-Membro de estabelecimento entrega ao titular o original da licença comunitária, que deve ser conservado pelo transportador, e o número de cópias certificadas correspondente ao número de veículos de que o titular da licença comunitária dispõe, quer em propriedade plena quer a outro título, por exemplo em virtude de um contrato de compra a prestações, de aluguer ou de locação financeira.

- A licença comunitária e as cópias certificadas devem ser conformes com o modelo que consta do Anexo II, que fixa igualmente as condições de utilização da licença comunitária. A licença comunitária deve conter pelo menos dois dos elementos de segurança enumerados no Anexo I.

A Comissão adapta os Anexos I e II ao progresso técnico. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 15.º.

- A licença comunitária e as suas cópias certificadas devem ostentar o carimbo da autoridade emissora, bem como uma assinatura e um número de série. Os números de série da licença comunitária e os das cópias certificadas devem ser inscritos no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário enquanto parte integrante dos dados relativos ao transportador.

- A licença comunitária é emitida em nome do transportador e não é transmissível. Cada um dos veículos do transportador deve ter a bordo uma cópia certificada da licença comunitária, que deve ser apresentada sempre que for solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

No caso de um conjunto de veículos acoplados, a cópia certificada da licença deve acompanhar o veículo tractor. Esta cópia deve abranger o conjunto dos veículos acoplados, mesmo que o reboque ou semi-reboque não esteja matriculado ou autorizado a circular em nome do titular da licença ou esteja matriculado ou autorizado a circular noutro Estado-Membro.

Artigo 5.º

Certificado de motorista

1. O certificado de motorista é emitido por um Estado-Membro, nos termos do presente regulamento, a qualquer transportador que:

- a) Seja titular de uma licença comunitária; e
- b) No referido Estado-Membro, empregue legalmente um motorista que não seja nacional nem residente de longa duração, na acepção da Directiva 2003/109/CE do Conselho, de 25 de Novembro de 2003, relativa ao estatuto dos nacionais de países terceiros residentes de longa duração ⁽¹⁾, de um Estado-Membro, ou utilize legalmente os serviços de um motorista que não seja nacional nem residente de longa duração, na acepção da mesma directiva, de um Estado-Membro, e que esteja ao serviço desse transportador de acordo com as condições de trabalho e formação profissional de motoristas fixadas nesse mesmo Estado-Membro:
 - i) Em disposições legais, regulamentares ou administrativas e, se for caso disso,
 - ii) Em convenções colectivas, de acordo com as regras aplicáveis nesse Estado-Membro.

2. O certificado de motorista é emitido pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador, a pedido do titular da licença comunitária, para cada motorista que não seja nacional de um Estado-Membro nem residente de longa duração, na acepção da Directiva 2003/109/CE, que o referido transportador empregue legalmente, ou para cada motorista que não seja nacional de um Estado-Membro nem residente de longa duração, na acepção da Directiva 2003/109/CE, não serviço desse transportador. O certificado de motorista atesta que o motorista cujo nome dele conste está empregado nas condições definidas no n.º 1.

3. O certificado de motorista deve ser conforme com o modelo que consta do Anexo III. O certificado de motorista deve conter pelo menos dois dos elementos de segurança enumerados no Anexo I.

4. A Comissão adapta o Anexo III ao progresso técnico. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 15.º.

5. O certificado de motorista deve ostentar o carimbo da autoridade emissora, bem como uma assinatura e um número de série. O número de série do certificado de motorista pode ser inscrito no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário enquanto parte integrante dos dados do transportador que disponibiliza o certificado ao motorista nele identificado.

6. O certificado de motorista é propriedade do transportador, que o deve entregar ao motorista nele identificado quando este

tenha de conduzir um veículo a coberto de uma licença comunitária de que o transportador seja titular. O transportador deve conservar nas suas instalações uma cópia certificada do certificado de motorista emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador. O certificado de motorista deve ser apresentado sempre que for solicitado pelos agentes responsáveis pelo controlo.

7. O certificado de motorista é emitido por um período a fixar pelo Estado-Membro emissor, não devendo a sua validade exceder cinco anos. Os certificados de motorista emitidos antes da data de aplicação do presente regulamento permanecem válidos até ao termo do seu prazo de validade.

O certificado de motorista é válido apenas enquanto as condições em que foi emitido estiverem preenchidas. Os Estados-Membros tomam as medidas adequadas para assegurar que os certificados sejam devolvidos pelo transportador à autoridade emissora logo que essas condições deixem de estar preenchidas.

Artigo 6.º

Verificação das condições

1. Aquando da apresentação de um pedido de emissão ou renovação de uma licença comunitária ao abrigo do n.º 2 do artigo 4.º, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento verificam se o transportador preenche, ou continua a preencher, as condições fixadas no n.º 1 do artigo 4.º.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento verificam regularmente, procedendo todos os anos à inspecção de pelo menos 20 % dos certificados de motorista válidos emitidos nesse Estado-Membro, se continuam a estar preenchidas as condições de emissão de certificados de motorista fixadas no n.º 1 do artigo 5.º.

Artigo 7.º

Indeferimento do pedido de emissão e retirada da licença comunitária e do certificado de motorista

1. Caso as condições fixadas no n.º 1 do artigo 4.º ou no n.º 1 do artigo 5.º não estejam preenchidas, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento indeferem, fundamentando tal decisão, a emissão ou renovação, respectivamente, da licença comunitária ou do certificado de motorista.

2. As autoridades competentes retiram a licença comunitária ou o certificado de motorista caso o titular:

- a) Tenha deixado de preencher as condições fixadas no n.º 1 do artigo 4.º ou as referidas no n.º 1 do artigo 5.º; ou
- b) Tenha prestado informações inexactas relativamente ao pedido de emissão da licença comunitária ou do certificado de motorista.

⁽¹⁾ JOL 16 de 23.1.2004, p. 44.

CAPÍTULO III

CABOTAGEM

Artigo 8.º

Princípio geral

1. Os transportadores rodoviários de mercadorias por conta de outrem que sejam titulares de uma licença comunitária e cujos motoristas, quando nacionais de país terceiro, sejam titulares de certificados de motorista, ficam autorizados, nas condições fixadas no presente capítulo, a efectuar operações de cabotagem.

2. Uma vez efectuada a entrega das mercadorias transportadas à chegada de um transporte internacional com origem num Estado-Membro ou de um país terceiro e com destino ao Estado-Membro de acolhimento, os transportadores referidos no n.º 1 ficam autorizados a efectuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o veículo tractor desse mesmo conjunto, o máximo de três operações de cabotagem na sequência do referido transporte internacional. A última operação de descarga no quadro de uma operação de cabotagem, antes da saída do Estado-Membro de acolhimento, deve ter lugar no prazo de sete dias a contar da última operação de descarga realizada no Estado-Membro de acolhimento no quadro do transporte internacional com destino a este último.

No prazo referido no primeiro parágrafo, os transportadores rodoviários podem efectuar uma parte ou a totalidade das operações de cabotagem autorizadas nos termos do referido parágrafo em qualquer Estado-Membro, na condição de se limitarem a uma operação de cabotagem por Estado-Membro no prazo de três dias a contar da entrada sem carga no território desse Estado-Membro.

3. Os serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efectuados 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 que o levou ao Estado-Membro de acolhimento e de cada uma das operações consecutivas de cabotagem efectuadas neste último.

As provas referidas no primeiro parágrafo devem incluir, relativamente a cada operação, os dados seguintes:

- a) Nome, endereço e assinatura do expedidor;
- b) Nome, endereço e assinatura do transportador;
- c) Nome e endereço do destinatário, bem como a sua assinatura e a data de entrega efectiva das mercadorias;
- d) Local e data da recepção das mercadorias e local previsto para a entrega;
- e) Descrição comum da natureza das mercadorias e do método de embalagem e, caso se trate de mercadorias perigosas, a sua descrição geralmente reconhecida, bem como o número de volumes e as suas marcações e números especiais;
- f) Peso bruto das mercadorias ou quantidade expressa de outra forma;
- g) Matrícula do veículo tractor e do reboque.

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

5. A admissão à cabotagem no âmbito dos tipos de transporte referidos nas alíneas d) e e) do n.º 5 do artigo 1.º não fica sujeita a qualquer restrição.

Artigo 9.º

Regras aplicáveis às operações de cabotagem

1. A realização de operações de cabotagem está sujeita, salvo disposição em contrário da legislação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-Membro de acolhimento no que se refere:

- a) Às condições do contrato de transporte;
- b) Aos pesos e dimensões dos veículos rodoviários;
- c) Aos requisitos relativos ao transporte de determinadas categorias de mercadorias, nomeadamente mercadorias perigosas, géneros perecíveis e animais vivos;
- d) Ao tempo de condução e aos períodos de repouso;
- e) Ao imposto sobre o valor acrescentado (IVA) aplicável aos serviços de transporte.

Os pesos e dimensões a que se refere a alínea b) do primeiro parágrafo podem, se for caso disso, ultrapassar os aplicáveis no Estado-Membro de estabelecimento do transportador, mas não podem em caso algum ultrapassar os limites fixados pelo Estado-Membro de acolhimento para o tráfego nacional, nem desrespeitar as características técnicas referidas nas provas a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º da Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade ⁽¹⁾.

2. As disposições legislativas, regulamentares e administrativas referidas no n.º 1 aplicam-se aos transportadores não residentes nas mesmas condições que as impostas aos transportadores estabelecidos no Estado-Membro de acolhimento, a fim de evitar discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento.

Artigo 10.º

Procedimento de salvaguarda

1. Em caso de perturbação grave do mercado de transportes nacionais numa zona geográfica determinada devido à actividade de cabotagem ou por ela agravada, os Estados-Membros podem pedir à Comissão que tome medidas de salvaguarda, fornecendo-lhe as informações necessárias e notificando-a das medidas que tencionam tomar em relação aos transportadores residentes.

⁽¹⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

2. Para os efeitos do n.º 1, entende-se por:

— «perturbação grave do mercado de transportes nacionais numa zona geográfica determinada»: o surgimento, nesse mercado, de problemas específicos do mesmo, que possam originar um excedente grave, susceptível de persistir, da oferta em relação à procura, implicando uma ameaça para o equilíbrio financeiro e a sobrevivência de um número significativo de transportadores,

— «zona geográfica»: uma zona que englobe uma parte ou a totalidade do território de um Estado-Membro ou se estenda a uma parte ou à totalidade do território de outros Estados-Membros.

3. A Comissão analisa a situação com base, nomeadamente, nos dados pertinentes e, após consulta ao comité a que se refere o n.º 1 do artigo 15.º, decide, no prazo de um mês a contar da recepção do pedido do Estado-Membro, se devem ou não ser tomadas medidas de salvaguarda, procedendo, em caso afirmativo, à sua aprovação.

Essas medidas podem ir até à exclusão temporária da zona geográfica em questão do âmbito de aplicação do presente regulamento.

As medidas tomadas nos termos do presente artigo mantêm-se em vigor por um período não superior a seis meses, renovável uma vez dentro do mesmo limite de validade.

A Comissão notifica imediatamente os Estados-Membros e o Conselho de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente número.

4. Caso a Comissão decida tomar medidas de salvaguarda relativas a um ou vários Estados-Membros, as autoridades competentes dos Estados-Membros em questão devem tomar medidas de alcance equivalente em relação aos transportadores residentes e informar a Comissão desse facto. Estas medidas devem ser aplicadas pelo menos a partir da mesma data que as medidas de salvaguarda tomadas pela Comissão.

5. Os Estados-Membros podem submeter à apreciação do Conselho a decisão tomada pela Comissão nos termos do n.º 3, no prazo de 30 dias a contar da sua notificação. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente, no prazo de 30 dias a contar da data em que a questão lhe tiver sido submetida ou, caso vários Estados-Membros o tenham feito, a contar da data em que a questão lhe tiver sido submetida pela primeira vez.

São aplicáveis à decisão do Conselho os limites de validade fixados no terceiro parágrafo do n.º 3. As autoridades competentes dos Estados-Membros interessados devem tomar medidas de alcance equivalente em relação aos transportadores residentes e informar a Comissão desse facto. Caso o Conselho não tome uma decisão dentro do prazo fixado no primeiro parágrafo, a decisão da Comissão torna-se definitiva.

6. Caso a Comissão considere que as medidas referidas no n.º 3 devem ser reconduzidas, apresenta uma proposta ao Conselho, que sobre ela delibera por maioria qualificada.

CAPÍTULO IV

ASSISTÊNCIA MÚTUA E SANÇÕES

Artigo 11.º

Assistência mútua

Os Estados-Membros devem prestar assistência mútua no que respeita à aplicação do presente regulamento e ao respectivo controlo. Devem trocar informações através dos pontos de contacto nacionais estabelecidos nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º .../2009.

Artigo 12.º

Aplicação de sanções pelo Estado-Membro de acolhimento

1. Em caso de infracção grave à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário cometida ou verificada em qualquer Estado-Membro, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador que tenha cometido a infracção tomam as medidas adequadas para levar por diante a questão, as quais podem conduzir, nomeadamente, à aplicação das seguintes sanções administrativas:

- a) Retirada temporária ou definitiva de parte ou da totalidade das cópias certificadas da licença comunitária;
- b) Retirada temporária ou definitiva da licença comunitária.

Estas sanções podem ser determinadas depois de tomada a decisão final sobre a questão e devem ter em conta a gravidade da infracção cometida pelo titular da licença comunitária e o número total de cópias certificadas da licença de que o titular disponha para efeitos de transporte internacional.

2. Em caso de infracção grave que se prenda com a utilização indevida de certificados de motorista, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador que cometeu a infracção aplicam as sanções adequadas, nomeadamente:

- a) Suspensão da emissão de certificados de motorista;
- b) Retirada de certificados de motorista;
- c) Subordinação da emissão de certificados de motorista a condições suplementares destinadas a prevenir utilizações abusivas;
- d) Retirada temporária ou definitiva de parte ou da totalidade das cópias certificadas da licença comunitária;
- e) Retirada temporária ou definitiva da licença comunitária.

Estas sanções podem ser determinadas depois de tomada a decisão final sobre a questão e devem ter em conta a gravidade da infracção cometida pelo titular da licença comunitária.

3. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento comunicam às autoridades competentes do Estado-Membro em cujo território a infracção foi verificada, com a maior brevidade possível e, o mais tardar, no prazo de dois meses após a decisão final sobre a questão, se foram aplicadas algumas das sanções previstas nos n.ºs 1 e 2 e, em caso afirmativo, quais as aplicadas.

Caso não sejam aplicadas sanções, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento indicam os motivos da sua decisão.

4. As autoridades competentes asseguram que as sanções aplicadas ao transportador em causa sejam, no seu conjunto, proporcionais à infracção ou infracções que lhes deram origem, tendo em conta as sanções aplicadas pela mesma infracção no Estado-Membro onde a infracção foi verificada.

5. As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador podem igualmente, nos termos da lei nacional, instaurar um processo ao transportador num tribunal nacional competente. Devem informar a autoridade competente do Estado-Membro de acolhimento das decisões tomadas para esse efeito.

6. Os Estados-Membros asseguram que os transportadores tenham o direito de recorrer de quaisquer sanções administrativas que lhes tenham sido aplicadas ao abrigo do presente artigo.

Artigo 13.º

Aplicação de sanções pelo Estado-Membro de acolhimento

1. Caso as autoridades competentes de um Estado-Membro tenham conhecimento de uma infracção grave ao presente regulamento ou à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário imputável a um transportador não residente, o Estado-Membro em cujo território a infracção foi verificada comunica às autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador, com a maior brevidade possível e, o mais tardar, no prazo de dois meses após a sua decisão final sobre a questão, as informações seguintes:

- Uma descrição da infracção, bem como a data e a hora em que foi cometida;
- A categoria, o tipo e a gravidade da infracção; e
- As sanções aplicadas e as sanções executadas.

As autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento podem solicitar às autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento que apliquem sanções administrativas em conformidade com o artigo 12.º.

2. Sem prejuízo de serem instauradas acções penais, as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento podem aplicar sanções a qualquer transportador não residente que tenha cometido infracções ao presente regulamento ou à legislação nacional ou comunitária no domínio do transporte rodoviário no território desse Estado-Membro, durante uma operação de cabotagem. As autoridades competentes do

Estado-Membro de acolhimento devem aplicar essas sanções numa base não discriminatória. As sanções podem, nomeadamente, consistir numa advertência ou, em caso de infracção grave, numa proibição temporária de efectuar operações de cabotagem no território do Estado-Membro de acolhimento onde a infracção foi cometida.

3. Os Estados-Membros asseguram que os transportadores tenham o direito de recorrer de quaisquer sanções administrativas que lhes tenham sido aplicadas ao abrigo do presente artigo.

Artigo 14.º

Inscrição nos registos electrónicos nacionais

Os Estados-Membros asseguram que as infracções graves à legislação comunitária no domínio do transporte rodoviário cometidas por transportadores estabelecidos no respectivo território, que tenham conduzido à aplicação de uma sanção por um Estado-Membro, bem como a eventual retirada temporária ou definitiva da licença comunitária ou de uma cópia certificada desta, sejam inscritas no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário. Os dados inscritos no registo relacionados com a retirada temporária ou definitiva de uma licença comunitária devem permanecer na base de dados por um período de dois anos a contar do termo do período de retirada, em caso de retirada temporária, ou da data da retirada, em caso de retirada definitiva.

CAPÍTULO V

EXECUÇÃO

Artigo 15.º

Procedimento de comité

- A Comissão é assistida pelo comité criado pelo n.º 1 do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.
- Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 16.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão, até ... (*), dessas disposições, bem como, sem demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito.

Os Estados-Membros asseguram que essas medidas sejam tomadas sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento do transportador.

(*) Dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

*Artigo 17.º***Apresentação de relatórios**

1. De dois em dois anos, os Estados-Membros informam a Comissão do número de transportadores titulares de uma licença comunitária em 31 de Dezembro do ano anterior e do número de cópias certificadas correspondentes aos veículos em circulação na mesma data.
2. Os Estados-Membros devem ainda comunicar à Comissão o número de certificados de motorista emitidos no ano civil anterior e o número de certificados de motorista em circulação em 31 de Dezembro do mesmo ano.
3. A Comissão elabora um relatório sobre a situação dos mercados dos transportes rodoviários na Comunidade até ao final de 2013. Deve constar 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 nos domínios, nomeadamente, da execução e das taxas de utilização das rodovias e 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.

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS*Artigo 18.º***Revogações**

São revogados os Regulamentos (CEE) n.º 881/92 e (CEE) n.º 3118/93 e a Directiva 2006/94/CE.

As remissões para os regulamentos e a directiva revogados devem entender-se como sendo feitas para o presente regulamento e devem ser lidas nos termos do quadro de correspondência constante do Anexo IV.

*Artigo 19.º***Entrada em vigor**

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

O presente regulamento é aplicável a partir de ... (*).

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) Dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO I

ELEMENTOS DE SEGURANÇA DA LICENÇA COMUNITÁRIA E DO CERTIFICADO DE MOTORISTA

A licença comunitária e o certificado de motorista devem apresentar pelo menos dois dos seguintes elementos de segurança:

- um holograma;
 - fibras especiais no papel que se tornam visíveis sob luz UV;
 - pelo menos uma linha de micro-impressão (impressão visível apenas com uma lupa e não reproduzida pelas máquinas fotocopadoras);
 - caracteres, símbolos ou motivos sensíveis ao tacto;
 - dupla numeração: número de série da licença comunitária, da sua cópia certificada ou do certificado de motorista, bem como, em cada caso, o número de emissão;
 - fundo de segurança desenhado com motivos guiloché de linhas finas e impressão irisada.
-

ANEXO II

MODELO DA LICENÇA COMUNITÁRIA

COMUNIDADE EUROPEIA

(a)

(Papel de cor Pantone azul clara, formato DIN A4, celulósico ≥ 100 g/m²)

(Primeira página da licença)

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

Estado que emite a licença

Sigla distintiva ⁽¹⁾

Nome da autoridade ou organismo competente
--

LICENÇA N.º ...

(ou)

CÓPIA CERTIFICADA N.º ...

para o transporte rodoviário internacional de mercadorias por conta de outremA presente licença permite a ⁽²⁾

.....

efectuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efectuado no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem nos termos do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação), e nos termos das disposições gerais da presente licença.

Observações especiais:	
A presente licença é válida de		a
.....		
Emitida em,	em	
..... ⁽³⁾		

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

⁽²⁾ Nome ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite a licença.

(b)

(Segunda página da licença)

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

Disposições gerais

A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CE) n.º .../2009.

A presente licença permite ao titular efectuar, em todas as relações de tráfego, no que se refere ao percurso efectuado no território da Comunidade e, quando aplicável, nas condições nela estabelecidas, transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem:

- cujo ponto de partida e cujo ponto de chegada se encontrem em dois Estados-Membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros,
- com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-Membros ou países terceiros,
- entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-Membros,

bem como as deslocações sem carga relacionadas com esses transportes.

No caso de um transporte com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, a presente licença é válida para o trajecto efectuado no território da Comunidade. Só é válida no Estado-Membro de carga ou de descarga após a celebração do acordo necessário entre a Comunidade e o país terceiro em causa, nos termos do Regulamento (CE) n.º.../2009.

A licença é pessoal e intransmissível.

A licença pode ser retirada pela autoridade competente do Estado-Membro que a emitiu, designadamente caso o transportador:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização da licença está sujeita,
- tenha prestado informações inexactas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação da licença.

O original da licença deve ser conservado pela empresa transportadora.

Deve ser conservada a bordo do veículo uma cópia certificada da licença ⁽¹⁾. No caso de um conjunto de veículos acoplados, a licença deve acompanhar o veículo tractor. A licença abrange o conjunto de veículos acoplados, mesmo que o reboque ou o semi-reboque não estejam matriculado ou autorizados a circular em nome do titular da licença ou se o mesmo estiver matriculado ou autorizado a circular noutra Estado-Membro.

A licença deve ser apresentada sempre que for solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

O titular deve respeitar, no território de cada Estado-Membro, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e circulação.

⁽¹⁾ Por «veículo», entende-se um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo tractor esteja matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

ANEXO III

MODELO DE CERTIFICADO DE CONDUCTOR

COMUNIDAD EUROPEA

a)

(Papel de color rosa Pantone formato DIN A4, de celulosa, mínimo 100 g/m²)

(Primera página del certificado)

(Texto redactado en la, las o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide el certificado)

Signo distintivo del Estado miembro ⁽¹⁾ que expide el certificado	Denominación de la autoridad o el organismo competente
--	--

CERTIFICADO DE CONDUCTOR N^o ...**para el transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena al amparo de la licencia comunitaria**(Reglamento (CE) n^o .../2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre las normas comunes de acceso al mercado del transporte por carretera (versión refundida))

Por el presente documento se certifica que vista la documentación presentada por:

(²)

.....

El conductor siguiente:

Apellidos y nombre	
Fecha y lugar de nacimiento	Nacionalidad
Tipo y número de documento de identidad:	
Expedido el	en
N ^o de permiso de conducción	
Expedido el	en
N ^o de afiliación a la seguridad social	

(1) Los signos distintivos de los Estados miembros son: (B) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) España, (F) Francia, (I) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburgo, (H) Hungría, (MT) Malta, (NL) Países Bajos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugal, (RO) Rumanía, (SLO) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FIN) Finlandia, (S) Suecia, (UK) Reino Unido.

(2) Nombre o razón social y dirección completa del transportista..

está empregado em conformidade com as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, e, quando aplicáveis, com as convenções colectivas, de acordo com as regras aplicáveis no Estado-Membro a seguir indicado, relativas às condições de emprego e formação profissional dos motoristas aplicáveis nesse mesmo Estado-Membro, para nele efectuar transportes rodoviários:

..... (1)

Observações especiais

.....

O presente certificado é válido de	a
Emitido em	em
 (2)

(Segunda página do certificado)

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

Disposições gerais

O presente certificado é emitido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º .../2009.

O certificado atesta que o motorista cujo nome dele consta está empregado em conformidade com as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas, e, quando aplicáveis, com as convenções colectivas, de acordo com as regras aplicáveis no Estado-Membro indicado no certificado, relativas às condições de emprego e formação profissional dos motoristas aplicáveis nesse Estado-Membro, para nele efectuar transportes rodoviários.

O certificado de motorista é propriedade do transportador, que o deve entregar ao motorista nele identificado quando este tenha de conduzir um veículo⁽³⁾ num transporte efectuado a coberto de uma licença comunitária de que o transportador é titular. O certificado é intransmissível. O certificado é válido apenas enquanto as condições em que foi emitido estiverem preenchidas e deve ser devolvido pelo transportador à autoridade emissora logo que essas condições deixem de estar preenchidas.

O certificado pode ser retirado pela autoridade competente do Estado-Membro que o emitiu, nomeadamente quando o titular:

- não tenha cumprido todas as condições a que a utilização do certificado está sujeita,
- tenha prestado informações inexactas no tocante aos dados necessários para a emissão ou a prorrogação do certificado.

A empresa de transporte deve conservar uma cópia certificada do certificado de motorista.

O original do certificado deve ser conservado a bordo do veículo e deve ser apresentado pelo motorista sempre que os agentes responsáveis pelo controlo o solicitarem.

(1) Nome do Estado-Membro de estabelecimento do transportador.

(2) Assinatura e carimbo da autoridade ou organismo competente que emite o certificado.

(3) Por «veículo», entende-se um veículo a motor matriculado num Estado-Membro ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo tractor está matriculado num Estado-Membro, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias.

ANEXO IV

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 881/92	Regulamento (CE) n.º 3118/93	Directiva 2006/94/CE	Presente regulamento
N.º 1 do artigo 1.º			N.º 1 do artigo 1.º
N.º 2 do artigo 1.º			N.º 2 do artigo 1.º
N.º 3 do artigo 1.º			N.º 3 do artigo 1.º
Anexo II		N.os 1 e 2 do artigo 1.º, Anexo I; Artigo 2.º	N.º 5 do artigo 1.º
Artigo 2.º			Artigo 2.º
N.º 1 do artigo 3.º			Artigo 3.º
N.º 2 do artigo 3.º			N.º 1 do artigo 4.º
N.º 3 do artigo 3.º			N.º 1 do artigo 5.º
Artigo 4.º			
N.º 1 do artigo 5.º			N.º 2 do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 5.º			N.º 3 do artigo 4.º
N.º 3 do artigo 5.º			N.º 4 do artigo 4.º
			N.º 5 do artigo 4.º
N.º 4 do artigo 5.º, Anexo I			N.º 6 do artigo 4.º
N.º 5 do artigo 5.º			N.º 2 do artigo 4.º
N.º 1 do artigo 6.º			N.º 2 do artigo 5.º
N.º 2 do artigo 6.º			N.º 2 do artigo 5.º
N.º 3 do artigo 6.º			N.º 3 do artigo 5.º
N.º 4 do artigo 6.º			N.º 6 do artigo 5.º
N.º 5 do artigo 6.º			N.º 7 do artigo 5.º
Artigo 7.º			Artigo 6.º
N.º 1 do artigo 8.º			N.º 1 do artigo 7.º
N.º 2 do artigo 8.º			N.º 2 do artigo 7.º
N.º 3 do artigo 8.º			N.º 1 do artigo 12.º
N.º 4 do artigo 8.º			N.º 2 do artigo 12.º
N.os 1 e 2 do artigo 9.º			N.º 6 do artigo 12.º
	N.º 1 do artigo 1.º		N.º 1 do artigo 8.º
	N.º 2 do artigo 1.º		N.º 4 do artigo 8.º
	N.os 3 e 4 do artigo 1.º		N.º 5 do artigo 8.º
	Artigo 2.º		—
	Artigo 3.º		—

Regulamento (CE) n.º 881/92	Regulamento (CE) n.º 3118/93	Directiva 2006/94/CE	Presente regulamento
	Artigo 4.º		—
	Artigo 5.º		—
	N.º 1 do artigo 6.º		N.º 1 do artigo 9.º
	N.º 2 do artigo 6.º		—
	N.º 3 do artigo 6.º		N.º 2 do artigo 9.º
	N.º 4 do artigo 6.º		—
	Artigo 7.º		Artigo 10.º
Artigo 10.º			N.º 1 do artigo 17.º
N.º 1 do artigo 11.º	N.º 1 do artigo 8.º		Artigo 11.º
N.º 2 do artigo 11.º			N.º 1 do artigo 13.º
N.º 3 do artigo 11.º			N.º 4 do artigo 12.º
Artigo 11.º-A			—
	N.ºs 2 e 3 do artigo 8.º		N.º 2 do artigo 13.º
	N.º 4, primeiro e terceiro parágrafos, do artigo 8.º		—
	N.º 4, segundo parágrafo, do artigo 8.º		N.º 4 do artigo 12.º
	N.º 4, quarto e quinto parágrafos, do artigo 8.º		N.º 5 do artigo 12.º
	Artigo 9.º		N.º 3 do artigo 13.º
Artigo 12.º			Artigo 18.º
Artigo 13.º			
Artigo 14.º	Artigo 10.º		
	Artigo 11.º		
Artigo 15.º	Artigo 12.º	Artigo 4.º	Artigo 19.º
		Artigo 3.º	
		Artigo 5.º	
		Anexos II, III	
Anexo I			Anexo II
Anexo III			Anexo III
	Anexo I		
	Anexo II		
	Anexo III		
	Anexo IV		

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a proposta de regulamento relativo a regras comuns de acesso ao mercado do **transporte internacional rodoviário de mercadorias (reformulação)** de 25 de Maio de 2007 como uma das três propostas do chamado «pacote rodoviário»⁽¹⁾.

Em 21 de Maio de 2008, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura.

Em 9 de Janeiro de 2009, o Conselho adoptou a sua posição comum, de acordo com o disposto no artigo 251.º do Tratado.

Nos seus trabalhos, o Conselho teve em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer sobre as três propostas do pacote rodoviário.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Na generalidade

Na sequência das «**Conclusões do Conselho sobre o contributo do sector dos transportes para a Estratégia de Lisboa**» do Conselho Europeu da Primavera de 2007, a Comissão decidiu apresentar propostas de revisão do quadro legislativo em vigor sobre o acesso à profissão de transportador rodoviário e o ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, bem como ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro a fim de garantir, nomeadamente, que a sobrecarga administrativa seja adequada e proporcionada. De um modo geral, estas três propostas têm por objectivo a modernização, substituição e consolidação das disposições que regulamentam os transportadores rodoviários e o acesso aos mercados internacionais de transporte rodoviário.

A proposta de regulamento relativo às regras comuns de acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, apresentada pela Comissão, tem por objectivo uma concorrência mais justa tornando essas regras mais comparáveis, coerentes e fáceis de cumprir. Incita também à maior optimização das cargas nas viagens internacionais dos veículos o que contribui para reduzir o impacto dos transportes no ambiente.

A posição comum aprovada pelo Conselho estabelece regras relativas ao acesso ao mercado do transporte internacional de mercadorias. Consolida, funde e modifica substancialmente a legislação comunitária actualmente em vigor dando uma definição de cabotagem simples, clara e fácil de cumprir. Simplifica também o modelo normalizado da licença comunitária, das cópias autenticadas e do certificado de motorista. Estabelece sobretudo regras sobre os períodos de validade da licença comunitária e sobre a verificação da conformidade, fornecendo uma lista de elementos de segurança destinados a evitar a manipulação e a falsificação desses documentos. Além disso, a posição comum reforça as actuais disposições jurídicas relativas ao intercâmbio de informação e à assistência mútua entre os Estados-Membros e às penalizações, ou seja, as sanções impostas pelo Estado-Membro de estabelecimento e pelo Estado-Membro de acolhimento relativamente às infracções. Obriga ainda os Estados-Membros a inscrever no registo nacional das empresas de transporte rodoviário todas as infracções graves cometidas pelos seus próprios transportadores, que tenham conduzido à aplicação de uma sanção. A posição comum introduz também a obrigação de a Comissão avaliar, num relatório a publicar no final de 2013, se o progresso na harmonização de certas regras (nomeadamente execução e tributação dos utentes das vias rodoviárias) permitia uma possível maior abertura dos mercados nacionais de transportes, incluindo a cabotagem.

⁽¹⁾ As duas outras propostas legislativas dizem respeito:

- a uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário (10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en,fr, de)), e
- a uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a regras comuns de acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro (reformulação) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

2. Questões políticas fundamentais

i) Licença comunitária e certificado de motorista

A proposta da Comissão prevê a emissão de uma licença comunitária por um período renovável de cinco anos. Além disso, obriga os Estados-Membros a registar os números de série da licença e das cópias autenticadas no registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário previsto na proposta de regulamento relativo ao acesso à actividade de transportador rodoviário.

Na posição comum, o Conselho permite, uma abordagem mais flexível e um período de validade mais longo para a licença comunitária, atendendo a que o referido registo permite uma verificação imediata do actual estatuto de uma empresa de transportes. Por conseguinte, a posição comum prorroga a validade da licença comunitária renovável «até 10 anos», introduz o processo de regulamentação com controlo (comitologia) para eventuais adaptações que venham a ser necessárias na validade da licença comunitária e altera também, em conformidade, as disposições relativas à verificação das condições de emissão e de renovação da licença.

Quanto à emissão do certificado de motorista, o Conselho decidiu incluir na posição comum uma referência à Directiva 2003/109/CE relativa ao estatuto dos nacionais de países terceiros residentes de longa duração (alínea b) do n.º 1 do artigo 5.º e n.º 2 do artigo 5.º). No que diz respeito ao registo do número de série do certificado de motorista no registo electrónico nacional, a posição comum afasta-se da proposta da Comissão e deixa esta disposição facultativa (n.º 5 do artigo 5.º).

Para evitar possíveis falsificações destes documentos, o Conselho decidiu alterar os Anexos I e II aditando uma série de características de segurança, de que os documentos devem utilizar pelo menos duas. O Parlamento Europeu decidiu seguir a abordagem da Comissão e não aprovou alterações sobre esta questão.

ii) Cabotagem

Para esclarecer a natureza temporária da cabotagem, a proposta original da Comissão introduz uma nova definição deste conceito limitando o número de operações de cabotagem a três no máximo dentro de um prazo de sete dias a seguir a um transporte internacional de mercadorias. Estas limitações destinam-se a facilitar o cumprimento, visto que a informação relevante podia ser recolhida das declarações de expedição CMR, utilizadas em todos os transportes internacionais. Para ser mais exaustiva, a proposta da Comissão inclui também, no artigo relevante, as informações a documentar e conservar a bordo do veículo.

Na posição comum, o Conselho segue a proposta da Comissão, mas para evitar viagens sem carga nas estradas comunitárias, introduz uma disposição adicional que permite aos transportadores efectuarem operações de cabotagem nos Estados-Membros de trânsito. Essas operações serão limitadas a uma por Estado-Membro de trânsito no espaço de três dias após a entrada sem carga no território desse Estado-Membro. Todavia, o número global de operações autorizadas continua a ser limitado a três, num período de sete dias. Esta abordagem mais ampla permite mais flexibilidade aos transportadores no âmbito previsto na proposta original da Comissão, fixa ao mesmo tempo o limite das operações de cabotagem não controlada e contribui para a protecção do ambiente reduzindo o número de trajectos em vazio dos veículos.

A posição comum do Conselho reintroduz também algumas cláusulas de salvaguarda actualmente em vigor, que autorizam os Estados-Membros a introduzir, na sequência da aprovação pela Comissão, medidas de protecção, em caso de perturbação grave do mercado nacional de transporte em determinada zona geográfica, resultante da cabotagem ou por ela agravada.

O Conselho decidiu também incluir na posição comum a obrigação de a Comissão avaliar, num futuro relatório sobre a situação do mercado comunitário dos transportes rodoviários, se o progresso na harmonização de certas regras (nomeadamente execução e tributação dos utentes das vias rodoviárias) permite uma maior abertura dos mercados nacionais de transportes, incluindo a cabotagem. Esse relatório deverá conter igualmente uma análise da situação do mercado e a evolução das condições de emprego na profissão. A data de apresentação do relatório está prevista para final de 2013.

O Parlamento Europeu aceitou também a proposta da Comissão de permitir três operações de cabotagem consecutivas dentro de sete dias. No entanto, aprovou uma disposição suplementar que permite operações de cabotagem em Estados-Membros por onde o veículo passa no regresso, na condição de a viagem de regresso mais curta atravessar esse Estado-Membro e de ser respeitado o limite de sete dias. Além disso, o Parlamento Europeu decidiu também reintroduzir medidas de salvaguarda em caso de grave perturbação do mercado nacional resultante da cabotagem ou por ela agravada.

Além disso, o Parlamento Europeu aprovou disposições que permitem aos Estados-Membros celebrar acordos bilaterais com uma abordagem menos limitativa da cabotagem, autorizando a cabotagem após uma descarga parcial e solicitam a introdução de um modelo único harmonizado de folha de itinerário válido para todas as operações de transporte de mercadorias, incluindo a cabotagem, em toda a União Europeia.

Contrariamente à abordagem do Conselho e da Comissão, o Parlamento Europeu votou a favor de uma completa liberalização das operações de cabotagem a partir de 1 de Janeiro de 2014.

iii) *Cooperação entre Estados-Membros*

Na sequência da proposta da Comissão e para facilitar e reforçar a troca de informações entre as autoridades nacionais, o Conselho decidiu incluir na posição comum uma disposição que obriga os Estados-Membros a trocar informações através dos pontos de contacto nacionais. O Conselho seguiu também a proposta da Comissão relativa à obrigação de os Estados-Membros introduzirem nos registos nacionais das empresas de transporte rodoviário todas as infracções graves à legislação comunitária sobre transportes que tenham conduzido à aplicação de uma sanção. Além disso, o Conselho decidiu introduzir nos registos nacionais as apreensões temporárias ou permanentes da licença comunitária ou das cópias autenticadas. Estes registos permanecem na base de dados durante dois anos.

As disposições relativas ao estabelecimento de pontos de contacto nacionais, bem como aos registos nacionais estão também incluídas no projecto de regulamento relativo ao acesso à actividade de transportador rodoviário.

O Parlamento Europeu decidiu seguir a abordagem da Comissão e não aprovou alterações sobre esta questão.

iv) *Aplicação de sanções*

A fim de uniformizar os actuais sistemas de fiscalização e controlo utilizados pelos Estados-Membros, a Comissão propõe que se reforcem o poder e os meios das autoridades nacionais competentes para a emissão e a retirada da licença comunitária. Por conseguinte, a proposta prevê que a autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento do transportador emita uma advertência, sempre que o transportador cometa uma infracção grave ou infracções menores repetidas à legislação sobre transportes rodoviários. Aplica-se também esta obrigação aos casos em que o transportador tenha cometido essa infracção noutra Estado-Membro. Outra disposição especifica as sanções que os Estados-Membros podem aplicar aos transportadores estabelecidos no seu território, nomeadamente a retirada temporária ou parcial das cópias autenticadas da licença comunitária, da própria licença ou dos certificados de motorista. Os Estados-Membros podem, a título de sanção, desqualificar temporária ou permanentemente o gestor de transportes da empresa.

A posição comum aprovada pelo Conselho segue em grande medida a abordagem da Comissão em relação às infracções graves. No entanto, o Conselho opôs-se à emissão de uma advertência e acordou em dar liberdade de acção aos Estados-Membros. Além disso, o Conselho acordou em deixar a ponderação das infracções menores repetidas à discrição dos Estados-Membros. A posição comum introduz também a obrigação de a autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento do transportador comunicar à autoridade competente do Estado-Membro em que se verificou a infracção se foram aplicadas sanções e, nesse caso, quais as sanções aplicadas. O prazo previsto para esta comunicação é fixado em dois meses após a tomada de decisão definitiva sobre a questão.

A proposta original da Comissão prevê também um novo procedimento, a aplicar pelos Estados-Membros relativamente às infracções graves cometidas no seu território por um transportador não residente. O Estado-Membro em causa dispõe de um mês para comunicar essa informação, (em especificações mínimas normalizadas) e pode requerer ao Estado-Membro de estabelecimento que aplique sanções administrativas. O Estado-Membro de estabelecimento do transportador dispõe de três meses para informar o outro Estado-Membro do seguimento dado ao caso.

A posição comum do Conselho retomou esta disposição mas concede dois meses para a comunicação. A posição comum do Conselho não prevê qualquer obrigação de o Estado-Membro de estabelecimento do transportador comunicar o seguimento dado ao caso.

O Parlamento Europeu opôs-se também à inclusão de disposições relativas às infracções menores repetidas. Além disso, votou a favor de uma disposição que prevê como sanção possível a aplicação de multas.

3. Outras alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu

A posição comum do Conselho retomou na íntegra ou em princípio as alterações relativas a uma definição alterada da excepção para o transporte de correio e à limitação dos elementos dos documentos a apresentar no transporte internacional relacionado com operações de cabotagem.

As alterações não incluídas na posição comum dizem respeito:

- a um considerando sobre a relação com a Directiva 92/106/CEE relativa ao transporte combinado;
- a um aditamento à definição de cabotagem;
- a 1 de Janeiro de 2009 como data fixada para a aplicação do presente regulamento.
- à referência à directiva relativa ao destacamento de trabalhadores como regras aplicáveis à cabotagem;
- à possibilidade de os Estados-Membros regulamentarem o comércio transfronteiriço.

III. CONCLUSÃO

Ao elaborar a posição comum, o Conselho tomou plenamente em conta a proposta da Comissão e o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura. Em relação às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho observa que um considerável número de alterações foi já — em espírito, parcial ou totalmente — incluído na posição comum.

Quanto à principal questão de desacordo — fixação de uma data para a liberalização do mercado da cabotagem —, o Conselho considera a sua abordagem uma resposta equilibrada e adequada.
