

Jornal Oficial

da União Europeia

L 112



Edição em língua
portuguesa

Legislação

61.º ano

2 de maio de 2018

Índice

I Atos legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (UE) 2018/643 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários 1
- ★ Regulamento (UE) 2018/644 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018, relativo aos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas ⁽¹⁾ 19

DIRETIVAS

- ★ Diretiva (UE) 2018/645 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018, que altera a Diretiva 2003/59/CE relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução ⁽¹⁾ 29

DECISÕES

- ★ Decisão (UE) 2018/646 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018, relativa a um regime comum de prestação de melhores serviços em matéria de competências e qualificações (Europass) e que revoga a Decisão n.º 2241/2004/CE ⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

PT

Os atos cujos títulos são impressos em tipo fino são atos de gestão corrente adotados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os atos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

I

(Atos legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) 2018/643 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de abril de 2018

relativo às estatísticas dos transportes ferroviários
(reformulação)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 338.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ foi várias vezes alterado de modo substancial ⁽⁴⁾. Por razões de clareza, uma vez que são introduzidas novas alterações, deverá proceder-se à reformulação do referido regulamento.
- (2) Os caminhos-de-ferro constituem uma parte importante das redes de transporte da União.
- (3) A Comissão necessita de estatísticas sobre os transportes ferroviários de mercadorias e de passageiros para acompanhar e desenvolver a política comum de transportes, bem como a componente dos transportes das políticas regionais e das redes transeuropeias.
- (4) As estatísticas sobre a segurança ferroviária também são necessárias para a Comissão poder preparar e acompanhar as ações da União no domínio da segurança dos transportes. A Agência Ferroviária da União Europeia recolhe dados sobre acidentes de acordo com o anexo I da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾ no que respeita aos indicadores comuns de segurança e aos métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes.
- (5) As estatísticas a nível da União sobre transportes ferroviários são também necessárias para cumprir as medidas de acompanhamento previstas no artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾.
- (6) As estatísticas a nível da União sobre todos os modos de transporte deverão ser recolhidas de acordo com conceitos e padrões comuns, no intuito de atingir a máxima comparabilidade entre os modos de transporte.

⁽¹⁾ Parecer de 6 de dezembro de 2017 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 14 de março de 2018 (ainda não publicado no Jornal Oficial), e decisão do Conselho de 12 de abril de 2018.

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários (JO L 14 de 21.1.2003, p. 1).

⁽⁴⁾ Ver anexo IX.

⁽⁵⁾ Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (Diretiva relativa à segurança ferroviária) (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁽⁶⁾ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- (7) É importante evitar a duplicação de esforços e otimizar a utilização das informações existentes que possam ser usadas para fins estatísticos. Para tal, e a fim de prestar aos cidadãos da União e a outras partes interessadas informações úteis e de fácil acesso sobre a segurança dos transportes ferroviários e a interoperabilidade do sistema ferroviário, incluindo a respetiva infraestrutura, deverão ser estabelecidos acordos de cooperação adequados sobre as atividades estatísticas entre os serviços da Comissão e as entidades competentes, inclusive a nível internacional.
- (8) Deverá existir um equilíbrio entre as necessidades dos utilizadores e a carga que recai sobre os respondentes aquando da elaboração das estatísticas europeias.
- (9) No seu relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a experiência que adquiriu com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 91/2003, a Comissão referiu que a evolução a longo prazo terá provavelmente como resultado a supressão ou a simplificação dos dados já recolhidos ao abrigo desse regulamento, e que o objetivo consiste em reduzir o período de transmissão dos dados anuais sobre passageiros ferroviários. A Comissão deverá continuar a apresentar relatórios periódicos sobre a aplicação do presente regulamento.
- (10) A coexistência de empresas ferroviárias públicas e privadas em atividade num mercado comercial de transportes ferroviários exige uma definição explícita da informação estatística que deverá ser fornecida por todas as empresas ferroviárias e difundida pelo Eurostat.
- (11) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a criação de normas estatísticas comuns que permitam obter dados harmonizados e que deverão ser aplicadas em cada Estado-Membro sob o controlo dos organismos e instituições responsáveis pela elaboração de estatísticas oficiais, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (12) O Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ proporciona um quadro de referência para as disposições do presente regulamento.
- (13) A fim de refletir a evolução nos Estados-Membros, mantendo ao mesmo tempo harmonizada a recolha de dados sobre os transportes ferroviários em toda a União, e a fim de manter a elevada qualidade dos dados transmitidos pelos Estados-Membros, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração do presente regulamento para adaptar as definições técnicas e para elaborar definições técnicas adicionais. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor ⁽²⁾. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (14) A Comissão deverá assegurar que esses atos delegados não imponham uma carga adicional significativa aos Estados-Membros nem aos respondentes.
- (15) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito à especificação das informações a prestar para os relatórios sobre a qualidade e a comparabilidade dos resultados, e às disposições relativas à divulgação dos resultados pela Comissão (Eurostat). Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾.
- (16) O Comité do Sistema Estatístico Europeu foi consultado,

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativo às Estatísticas Europeias e que revoga o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1101/2008 relativo à transmissão de informações abrangidas pelo segredo estatístico ao Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, o Regulamento (CE) n.º 322/97 do Conselho relativo às estatísticas comunitárias e a Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho que cria o Comité do Programa Estatístico das Comunidades Europeias (JO L 87 de 31.3.2009, p. 164).

⁽²⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

O objeto do presente regulamento é o estabelecimento de normas comuns para a elaboração de estatísticas a nível da União sobre os transportes ferroviários.

Artigo 2.º

Âmbito

O presente regulamento abrange todos os caminhos-de-ferro da União. Cada Estado-Membro deve fornecer estatísticas relativas aos transportes ferroviários no seu território nacional. Se uma empresa ferroviária exercer a sua atividade em vários Estados-Membros, as autoridades nacionais competentes devem exigir que essa empresa apresente dados separados para cada um dos países em que exerça a sua atividade, a fim de permitir elaborar estatísticas nacionais.

Os Estados-Membros podem excluir do âmbito do presente regulamento:

- a) As empresas de transporte ferroviário cuja exploração seja efetuada total ou principalmente em instalações industriais ou similares, incluindo portos;
- b) As empresas de transporte ferroviário que assegurem principalmente serviços turísticos locais, como os caminhos-de-ferro a vapor preservados pelo seu valor histórico.

Artigo 3.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - 1) «País declarante», o Estado-Membro que transmite os dados ao Eurostat;
 - 2) «Autoridades nacionais», os institutos nacionais de estatística ou outros organismos responsáveis em cada Estado-Membro pela elaboração de estatísticas europeias;
 - 3) «Caminho-de-ferro», uma via de comunicação por carril para utilização exclusiva de veículos ferroviários;
 - 4) «Veículo ferroviário», material móvel que circula exclusivamente sobre carril, com tração própria (veículos tratores) ou rebocado (carruagens, reboques de automotora, furgões e vagões);
 - 5) «Empresa de transporte ferroviário», uma empresa pública ou privada cuja atividade consiste na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros. Excluem-se as empresas que asseguram exclusivamente serviços de transporte de passageiros por metropolitano, elétrico e/ou metro ligeiro;
 - 6) «Transporte ferroviário de mercadorias», a deslocação de mercadorias efetuada por meio de veículos ferroviários entre o local de carga e o local de descarga;
 - 7) «Transporte ferroviário de passageiros», a deslocação de passageiros efetuada por veículos ferroviários entre o local de embarque e o local de desembarque. Exclui-se o transporte de passageiros por metropolitano, elétrico e/ou metro ligeiro;
 - 8) «Metropolitano» (também conhecido como «metro», «caminho-de-ferro metropolitano» ou «caminho-de-ferro subterrâneo»), um caminho-de-ferro elétrico para o transporte de passageiros com capacidade para tráfego muito intenso e caracterizado por direitos exclusivos de passagem, composições com várias carruagens, alta velocidade, aceleração rápida, sistemas de sinalização sofisticados e pela inexistência de passagens de nível, para permitir uma frequência elevada de comboios e uma elevada ocupação dos cais. O metropolitano caracteriza-se ainda por estações pouco espaçadas, normalmente a intervalos de 700 m a 1 200 m. A «alta velocidade» define-se por comparação com a dos elétricos e do metro ligeiro, e neste caso significa cerca de 30-40 km/h, nas distâncias mais curtas, e 40-70 km/h, nas mais longas;
 - 9) «Elétrico (carro elétrico)», um veículo rodoviário de passageiros concebido para levar sentadas mais de nove pessoas (incluindo o condutor), ligado a condutores elétricos ou movido a diesel, e que se desloca sobre carris;
 - 10) «Metro ligeiro», um caminho-de-ferro para o transporte de passageiros que utiliza frequentemente carruagens elétricas sobre carris, as quais funcionam isoladamente ou em comboios curtos, em linhas duplas fixas. A distância entre as estações/paragens não ultrapassa geralmente os 1 200 m. Comparado com o metropolitano, o metro ligeiro é de construção mais leve e é concebido para volumes menores de tráfego e para velocidades inferiores. Por vezes, é difícil distinguir com precisão entre o metro ligeiro e o elétrico; o elétrico não está normalmente separado do tráfego rodoviário, enquanto o metro ligeiro pode estar separado dos restantes sistemas;

- 11) «Transporte nacional», transporte ferroviário entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados no país declarante. Pode incluir o trânsito por um segundo país;
- 12) «Transporte internacional», transporte ferroviário entre um local (de carga/embarque ou de descarga/desembarque) situado no país declarante e um local (de carga/embarque ou de descarga/desembarque) situado noutro país;
- 13) «Trânsito», transporte ferroviário efetuado na rede ferroviária do país declarante entre dois locais (local de carga/embarque e local de descarga/desembarque) situados fora do país declarante. As operações de transporte que envolvem carga/embarque ou descarga/desembarque de mercadorias/passageiros na fronteira do país declarante de/para outro modo de transporte não são consideradas como trânsito;
- 14) «Passageiro ferroviário», uma pessoa, excluindo o pessoal ao serviço do comboio, que efetua um percurso num veículo ferroviário. Para efeitos das estatísticas sobre acidentes, incluem-se os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;
- 15) «Número de passageiros», o número de viagens efetuadas pelos passageiros ferroviários, em que cada viagem é definida como a deslocação entre o local de embarque e o local de desembarque, com ou sem transferências de um veículo ferroviário para outro. Se possível, os passageiros que utilizam os serviços de mais de uma empresa de transporte ferroviário não devem ser contabilizados mais do que uma vez;
- 16) «Passageiro-quilómetro», a unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro. Só deve ser considerada a distância percorrida no território nacional do país declarante;
- 17) «Peso», a quantidade de mercadorias em toneladas (1 000 quilogramas). O peso a ter em consideração inclui, além do peso das mercadorias transportadas, o peso das embalagens e a tara dos contentores, das caixas móveis, das paletes e dos veículos rodoviários transportados por caminho-de-ferro no âmbito de operações de transporte combinado. Se possível, quando as mercadorias são transportadas recorrendo aos serviços de mais de uma empresa de transporte ferroviário, o peso das mercadorias não deve ser contabilizado mais do que uma vez;
- 18) «Tonelada-quilómetro», a unidade de medida correspondente à deslocação, por caminho-de-ferro, de uma tonelada (1 000 quilogramas) de mercadoria, na distância de um quilómetro. Só deve ser considerada a distância percorrida no território nacional do país declarante;
- 19) «Comboio», um ou mais veículos ferroviários, rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, que circulam com um número determinado ou uma designação específica, de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Uma locomotiva isolada, isto é, que viaja sozinha, não é considerada um comboio;
- 20) «Comboio-quilómetro», a unidade de medida correspondente à deslocação de um comboio ao longo de um quilómetro. A distância utilizada é a distância efetivamente percorrida, se disponível; caso não esteja disponível, utiliza-se a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só deve ser considerada a distância percorrida no território nacional do país declarante;
- 21) «Carregamento em comboio completo», uma remessa, composta por um ou vários vagões transportados ao mesmo tempo pelo mesmo expedidor na mesma estação, e enviados sem alteração da composição do comboio para o endereço de um mesmo destinatário na mesma estação de destino;
- 22) «Carregamento em vagão completo», uma remessa de mercadorias para a qual é necessária a utilização exclusiva de um vagão, quer a sua capacidade de carga seja totalmente utilizada ou não;
- 23) «TEU (unidade equivalente a vinte pés)», uma unidade normalizada com base num contentor ISO de 20 pés de comprimento (6,10 m), usada como medida estatística de fluxos ou de capacidades de tráfego. Um contentor normalizado ISO série 1 de 40 pés equivale a 2 TEU. Uma caixa móvel inferior a 20 pés corresponde a 0,75 TEU, entre 20 pés e 40 pés corresponde a 1,5 TEU e acima de 40 pés corresponde a 2,25 TEU.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 10.º, que alterem o presente artigo para adaptar as definições técnicas constantes do n.º 1, pontos 8, 9, 10, 21, 22 e 23, do presente artigo, e para elaborar definições técnicas adicionais, sempre que tal seja necessário para ter em conta novos factos que exijam a definição de certo nível de pormenores técnicos a fim de garantir a harmonização das estatísticas.

Ao exercer esses poderes, a Comissão assegura que os atos delegados não imponham uma carga adicional significativa aos Estados-Membros nem aos respondentes. Além disso, a Comissão fundamenta devidamente as medidas estatísticas previstas nos referidos atos delegados, recorrendo, se necessário, a uma análise de custo-benefício, incluindo uma avaliação da carga que recai sobre os respondentes e dos custos de produção, tal como referido no artigo 14.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 223/2009.

Artigo 4.º**Recolha de dados**

1. As estatísticas a recolher são especificadas nos anexos do presente regulamento e abrangem os seguintes tipos de dados:
 - a) Estatísticas anuais sobre transporte de mercadorias — declaração detalhada (anexo I);
 - b) Estatísticas anuais sobre transporte de passageiros — declaração detalhada (anexo II);
 - c) Estatísticas trimestrais sobre transporte de mercadorias e de passageiros (anexo III);
 - d) Estatísticas regionais sobre transporte de mercadorias e de passageiros (anexo IV);
 - e) Estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária (anexo V).
2. Nos termos dos anexos I e II, os Estados-Membros comunicam dados relativos às empresas:
 - a) Cujo volume total de transporte de mercadorias seja, pelo menos, de 200 000 000 de tonelada-quilómetro ou, pelo menos, de 500 000 toneladas;
 - b) Cujo volume total de transporte de passageiros seja, pelo menos, de 100 000 000 de passageiro-quilómetro.O reporte nos termos dos anexos I e II é facultativo relativamente às empresas situadas abaixo dos limiares referidos nas alíneas a) e b).
3. Nos termos do anexo VIII, os Estados-Membros comunicam os dados totais relativos às empresas situadas abaixo dos limiares referidos no n.º 2, se esses dados não forem comunicados nos termos dos anexos I e II, conforme especificado no anexo VIII.
4. Para efeitos do presente regulamento, as mercadorias são classificadas nos termos do anexo VI. As mercadorias perigosas são adicionalmente classificadas nos termos do anexo VII.

Artigo 5.º**Fontes de dados**

1. Os Estados-Membros designam uma organização pública ou privada para participar na recolha de dados exigida pelo presente regulamento.
2. Os dados necessários podem ser obtidos através de qualquer combinação das seguintes fontes:
 - a) Inquéritos obrigatórios;
 - b) Dados administrativos, incluindo dados recolhidos pelas autoridades reguladoras, em especial a guia de remessa do transporte ferroviário de mercadorias, se disponível;
 - c) Procedimentos de estimação estatística;
 - d) Dados fornecidos por organizações profissionais do setor ferroviário;
 - e) Estudos *ad hoc*.
3. As autoridades nacionais tomam medidas para coordenar as fontes de dados utilizadas e para garantir a qualidade das estatísticas transmitidas ao Eurostat.

Artigo 6.º**Transmissão das estatísticas ao Eurostat**

1. Os Estados-Membros transmitem as estatísticas referidas no artigo 4.º ao Eurostat.
2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem as disposições aplicáveis à transmissão das estatísticas referidas no artigo 4.º. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Divulgação

1. As estatísticas baseadas nos dados especificados nos anexos I a V e VIII são divulgadas pela Comissão (Eurostat).
2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem as disposições aplicáveis à divulgação dos resultados. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

Artigo 8.º

Qualidade das estatísticas

1. A fim de auxiliar os Estados-Membros a manter a qualidade das estatísticas sobre os transportes ferroviários, o Eurostat deve elaborar e publicar recomendações metodológicas que tenham em consideração as melhores práticas das autoridades nacionais, das empresas de transporte ferroviário e das organizações profissionais do setor ferroviário.
2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar a qualidade dos dados transmitidos.
3. A qualidade dos dados estatísticos é avaliada pelo Eurostat. Para o efeito, os Estados-Membros fornecem, a pedido do Eurostat, informações sobre os métodos utilizados na elaboração das estatísticas.
4. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se aos dados a transmitir os critérios de qualidade referidos no artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 223/2009.
5. A Comissão adota atos de execução que especificam os termos detalhados, a estrutura, a periodicidade e os elementos de comparabilidade dos relatórios de qualidade harmonizados. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

Artigo 9.º

Relatórios de aplicação

Até 31 de dezembro de 2020 e, seguidamente, de quatro em quatro anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, após consultar o Comité do Sistema Estatístico Europeu, um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e sobre a evolução futura.

Nesse relatório, a Comissão tem em conta as informações pertinentes, prestadas pelos Estados-Membros, relativas à qualidade dos dados transmitidos, aos métodos de recolha de dados utilizados e à informação sobre as melhorias potenciais e sobre as necessidades dos utilizadores.

Esse relatório avalia, nomeadamente:

- a) Os benefícios das estatísticas produzidas para a União, para os Estados-Membros, para os fornecedores e para os utilizadores, em relação aos seus custos;
- b) A qualidade dos dados transmitidos, os métodos de recolha de dados utilizados e a qualidade das estatísticas produzidas.

Artigo 10.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 3.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 13 de dezembro de 2016. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 3.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 3.º, n.º 2, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 11.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Sistema Estatístico Europeu, criado pelo Regulamento (CE) n.º 223/2009. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 12.º

Revogação

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 é revogado.

As remissões para o regulamento revogado entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com a tabela de correspondência que consta do anexo X.

Artigo 13.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 obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 18 de abril de 2018.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

A Presidente

L. PAVLOVA

ANEXO I

ESTATÍSTICAS ANUAIS SOBRE O TRANSPORTE DE MERCADORIAS — DECLARAÇÃO DETALHADA	
Lista de variáveis e unidades de medida	<p>Mercadorias transportadas, em:</p> <ul style="list-style-type: none"> — toneladas — toneladas-quilómetro <p>Movimentos de comboios de mercadorias em:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comboios-quilómetro <p>Número de unidades de transporte intermodais transportadas em:</p> <ul style="list-style-type: none"> — número — TEU (unidade equivalente a vinte pés) (para contentores e caixas móveis)
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Anual
Lista de quadros, com desagregação por quadro	<p>Quadro I1: mercadorias transportadas, por tipo de transporte</p> <p>Quadro I2: mercadorias transportadas, por tipo de mercadoria (anexo VI)</p> <p>Quadro I3: mercadorias transportadas (para tráfego internacional e em trânsito) por país de carga e país de descarga</p> <p>Quadro I4: mercadorias transportadas, por categoria de mercadoria perigosa (anexo VII)</p> <p>Quadro I5: mercadorias transportadas, por tipo de remessa (facultativo)</p> <p>Quadro I6: mercadorias transportadas em unidades de transporte intermodais, por tipo de transporte e tipo de unidade de transporte</p> <p>Quadro I7: número de unidades de transporte intermodais carregadas transportadas, por tipo de transporte e tipo de unidade de transporte</p> <p>Quadro I8: número de unidades de transporte intermodais vazias transportadas, por tipo de transporte e tipo de unidade de transporte</p> <p>Quadro I9: movimentos de comboios de mercadorias</p>
Prazo para a transmissão dos dados	Cinco meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência para os quadros I1, I2 e I3	2003
Primeiro período de referência para os quadros I4, I5, I6, I7, I8 e I9	2004
Observações	<p>1. Os tipos de transporte são desagregados do seguinte modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — nacional — internacional — de entrada — internacional — de saída — trânsito <p>2. Os tipos de remessa podem ser desagregados do seguinte modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comboio completo — vagão completo — outro

ESTATÍSTICAS ANUAIS SOBRE O TRANSPORTE DE MERCADORIAS — DECLARAÇÃO DETALHADA

3. Os tipos de unidade de transporte são desagregados do seguinte modo:
 - contentores e caixas móveis
 - semirreboques (não acompanhados)
 - veículos rodoviários (acompanhados)
4. No que respeita ao quadro I3, o Eurostat e os Estados-Membros podem adotar disposições destinadas a facilitar a consolidação de dados provenientes de empresas de outros Estados-Membros, a fim de garantir a coerência desses dados.
5. No que respeita ao quadro I4, os Estados-Membros devem indicar, se for caso disso, as categorias de tráfego que não estão cobertas pelos dados.
6. No que respeita aos quadros I2 a I8, caso não haja informações completas sobre o transporte em trânsito, os Estados-Membros devem declarar todos os dados disponíveis.

ANEXO II

ESTATÍSTICAS ANUAIS SOBRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS — DECLARAÇÃO DETALHADA	
Lista de variáveis e unidades de medida	Passageiros transportados em: — número de passageiros — passageiros-quilómetro Movimentos de comboios de passageiros em: — comboios-quilómetro
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Anual
Lista de quadros, com desagregação por quadro	Quadro II1: passageiros transportados, por tipo de transporte Quadro II2: passageiros internacionais transportados, por país de embarque e por país de desembarque Quadro II3: movimentos de comboios de passageiros
Prazo para a transmissão dos dados	Oito meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2016
Observações	1. Os tipos de transporte são desagregados do seguinte modo: — nacional — internacional 2. Os Estados-Membros comunicam os dados dos quadros II1 e II2, incluindo informações sobre a venda de bilhetes fora do país declarante. Essas informações podem ser obtidas diretamente junto das autoridades nacionais de outros países ou através de mecanismos internacionais de compensação de bilhetes.

ANEXO III

ESTATÍSTICAS TRIMESTRAIS SOBRE O TRANSPORTE DE MERCADORIAS E DE PASSAGEIROS	
Lista de variáveis e unidades de medida	Mercadorias transportadas, em: — toneladas — toneladas-quilómetro Passageiros transportados em: — número de passageiros — passageiros-quilómetro
Período de referência	Um trimestre
Periodicidade	Trimestral
Lista de quadros, com desagregação por quadro	Quadro III1: mercadorias transportadas Quadro III2: passageiros transportados
Prazo para a transmissão dos dados	Três meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	Primeiro trimestre de 2004
Observações	<ol style="list-style-type: none">1. As informações dos quadros III1 e III2 podem ser comunicadas com base em dados provisórios, incluindo estimativas. No que respeita ao quadro III2, os Estados-Membros podem comunicar dados com base nas vendas de bilhetes no país declarante ou em qualquer outra fonte disponível.2. Estas estatísticas dizem respeito às empresas abrangidas pelos anexos I e II.

ANEXO IV

ESTATÍSTICAS REGIONAIS SOBRE O TRANSPORTE DE MERCADORIAS E DE PASSAGEIROS	
Lista de variáveis e unidades de medida	Mercadorias transportadas, em: — toneladas Passageiros transportados, em: — número de passageiros
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Quinquenal
Lista de quadros, com desagregação por quadro	Quadro IV1: transporte nacional de mercadorias por região de carga e região de descarga (NUTS 2) Quadro IV2: transporte internacional de mercadorias por região de carga e região de descarga (NUTS 2) Quadro IV3: transporte nacional de passageiros por região de embarque e região de desembarque (NUTS 2) Quadro IV4: transporte internacional de passageiros por região de embarque e região de desembarque (NUTS 2)
Prazo para a transmissão dos dados	12 meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2005
Observações	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se o local de carga ou de descarga (quadros IV1e IV2) ou o local de embarque ou de desembarque (quadros IV3 e IV4) se situarem fora do Espaço Económico Europeu, os Estados-Membros devem declarar apenas o país. 2. A fim de auxiliar os Estados-Membros na elaboração dos presentes quadros, o Eurostat fornece-lhes a lista de códigos de estações da UIC e os respetivos códigos NUTS. 3. No que respeita aos quadros IV3 e IV4, os Estados-Membros podem comunicar dados com base nas vendas de bilhetes ou em qualquer outra fonte disponível. 4. Estas estatísticas dizem respeito às empresas abrangidas pelos anexos I e II.

ANEXO V

ESTATÍSTICAS SOBRE OS FLUXOS DE TRÁFEGO NA REDE FERROVIÁRIA	
Lista de variáveis e unidades de medida	Transporte de mercadorias: — número de comboios Transporte de passageiros: — número de comboios Outros (comboios de serviço, etc.) (facultativo): — número de comboios
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Quinquenal
Lista de quadros, com desagregação por quadro	Quadro V1: transporte de mercadorias, por segmento de rede Quadro V2: transporte de passageiros, por segmento de rede Quadro V3: outros (comboios de serviços, etc.), por segmento de rede (facultativo)
Prazo para a transmissão dos dados	18 meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2005
Observações	<ol style="list-style-type: none"> Os Estados-Membros devem definir um conjunto de segmentos de rede que abranja, no mínimo, a rede transeuropeia (RTE) ferroviária situada no seu território nacional, e devem comunicar ao Eurostat: <ul style="list-style-type: none"> — as coordenadas geográficas e outros dados necessários para identificar e representar num mapa cada segmento de rede, bem como as ligações entre os segmentos, — informações sobre as características (incluindo a capacidade) dos comboios que utilizam cada segmento de rede. Cada segmento de rede que faça parte da RTE ferroviária deve ser identificado através de um atributo suplementar no registo de dados, para que seja possível quantificar o tráfego na respetiva RTE ferroviária.

ANEXO VI

NST 2007

Divisão	Descrição
01	Produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca
02	Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
03	Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório
04	Produtos alimentares, bebidas e tabaco
05	Têxteis e produtos têxteis; couro e artigos de couro
06	Madeira e cortiça e suas obras (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
07	Coque e produtos petrolíferos refinados
08	Produtos químicos e fibras sintéticas; artigos de borracha e de matérias plásticas; combustível nuclear
09	Outros produtos minerais não metálicos
10	Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento
11	Máquinas e equipamentos n.e.; máquinas de escritório e equipamento informático; máquinas e aparelhos elétricos n.e.; equipamento e aparelhos de radiotelevisão e telecomunicações; instrumentos de medicina, de precisão e de ótica; relógios
12	Material de transporte
13	Móveis; outros produtos das indústrias transformadoras n.e.
14	Matérias-primas secundárias; resíduos municipais e outros resíduos
15	Correio, encomendas
16	Equipamento e material utilizados no transporte de mercadorias
17	Mercadorias transportadas no contexto de uma mudança de caráter privado ou profissional; bagagem transportada separadamente dos passageiros; veículos a motor transportados para reparação; outros bens não mercantis n.e.
18	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto
19	Mercadorias não identificáveis: mercadorias que, por determinado motivo, não podem ser identificadas e, por conseguinte, não podem ser classificadas num dos grupos de 01 a 16.
20	Outras mercadorias n.e.

ANEXO VII

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS PERIGOSAS

1. Matérias e objetos explosivos
2. Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão
3. Matérias líquidas inflamáveis
- 4.1. Matérias sólidas inflamáveis
- 4.2. Matérias suscetíveis de inflamação espontânea
- 4.3. Matérias que, em contacto com a água, libertam gases inflamáveis
- 5.1. Matérias comburentes
- 5.2. Peróxidos orgânicos
- 6.1. Matérias tóxicas
- 6.2. Matérias infecciosas
7. Matérias radioativas
8. Matérias corrosivas
9. Matérias e objetos perigosos diversos

Observações:

Estas categorias são as definidas no regulamento relativo ao transporte ferroviário internacional de mercadorias perigosas, conhecido pela sigla RID, tal como adotado pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

ANEXO VIII

Quadro VIII.1

NÍVEL DE ATIVIDADE NO TRANSPORTE DE MERCADORIAS	
Lista de variáveis e unidades de medida	Mercadorias transportadas em: — total de toneladas — total de toneladas-quilómetro Movimentos de comboios de mercadorias em: — total de comboios-quilómetro
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Anual
Prazo para a transmissão dos dados	Cinco meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2017
Observações	Apenas para empresas com um volume total de transporte de mercadorias inferior a 200 milhões de toneladas-quilómetro e inferior a 500 000 toneladas e não abrangidas nos termos do anexo I (declaração detalhada).

Quadro VIII.2

NÍVEL DE ATIVIDADE NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	
Lista de variáveis e unidades de medida	Passageiros transportados em: — total de passageiros — total de passageiros-quilómetro Movimentos de comboios de passageiros em: — total de comboios-quilómetro
Período de referência	Um ano
Periodicidade	Anual
Prazo para a transmissão dos dados	Oito meses após o final do período de referência
Primeiro período de referência	2017
Observações	Apenas para empresas com um volume total de transporte de passageiros inferior a 100 milhões de passageiros-quilómetro, e não abrangidas nos termos do anexo II (declaração detalhada).

ANEXO IX

REGULAMENTO REVOGADO COM A LISTA DAS SUAS ALTERAÇÕES SUCESSIVAS

Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho
(JO L 14 de 21.1.2003, p. 1)

Regulamento (CE) n.º 1192/2003 da Comissão
(JO L 167 de 4.7.2003, p. 13)

Regulamento (CE) n.º 1304/2007 da Comissão
(JO L 290 de 8.11.2007, p. 14)

Apenas o artigo 3.º

Regulamento (CE) n.º 219/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho
(JO L 87 de 31.3.2009, p. 109)

Apenas o ponto 4.4 do anexo

Regulamento (UE) 2016/2032 do Parlamento Europeu e do Conselho
(JO L 317 de 23.11.2016, p. 105)

—

ANEXO X

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 91/2003	Presente regulamento
Artigos 1.º, 2.º e 3.º	Artigos 1.º, 2.º e 3.º
Artigo 4.º, n.º 1, parte introdutória	Artigo 4.º, n.º 1, parte introdutória
Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)	Artigo 4.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea e)	Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea f)	Artigo 4.º, n.º 1, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 1, alínea g)	Artigo 4.º, n.º 1, alínea e)
Artigo 4.º, n.ºs 2, 3 e 4	Artigo 4.º, n.ºs 2, 3 e 4
Artigo 4.º, n.º 5	—
Artigos 5.º, 6.º e 7.º	Artigos 5.º, 6.º e 7.º
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 1-A	Artigo 8.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 8.º, n.º 3
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 8.º, n.º 5
Artigos 9.º, 10.º e 11.º	Artigos 9.º, 10.º e 11.º
—	Artigo 12.º
Artigo 13.º	Artigo 13.º
Anexo A	Anexo I
Anexo C	Anexo II
Anexo E	Anexo III
Anexo F	Anexo IV
Anexo G	Anexo V
Anexo J	Anexo VI
Anexo K	Anexo VII
Anexo L	Anexo VIII
—	Anexo IX
—	Anexo X

REGULAMENTO (UE) 2018/644 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 18 de abril de 2018****relativo aos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) As tarifas aplicáveis às encomendas e a outros envios postais transfronteiriços de remetentes de pequenos volumes, em especial as pequenas e médias empresas (PME) e os particulares, continuam a ser relativamente elevadas. Esta situação tem um impacto negativo direto sobre os utentes que procuram utilizar serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, em particular no contexto do comércio eletrónico.
- (2) O artigo 14.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) realça a posição ocupada pelos serviços de interesse económico geral, como os serviços postais, no conjunto dos valores comuns da União, bem como o seu papel na promoção da coesão social e territorial. O mesmo artigo estabelece que devem envidar-se esforços para que esses serviços funcionem com base em princípios e condições que lhes permitam cumprir as suas missões.
- (3) O protocolo n.º 26 relativo aos serviços de interesse geral, anexo ao Tratado da União Europeia (TUE) e ao TFUE, destaca ainda que os valores comuns da União no que respeita aos serviços de interesse económico geral, na aceção do artigo 14.º do TFUE, incluem as diferenças das necessidades e das preferências dos utilizadores que possam resultar das diversas situações geográficas, sociais ou culturais, bem como um elevado nível de qualidade, de segurança e de acessibilidade de preços, a igualdade de tratamento e a promoção do acesso universal e dos direitos dos utilizadores.
- (4) O artigo 169.º, n.º 1, e o artigo 169.º, n.º 2, alínea a), do TFUE estabelecem que a União deve contribuir para um elevado nível de defesa dos consumidores através de medidas adotadas em aplicação do artigo 114.º do mesmo tratado.
- (5) Existem diferenças fundamentais entre os Estados-Membros quanto às competências atribuídas às autoridades reguladoras nacionais no que respeita à fiscalização do mercado e à supervisão regulamentar dos prestadores de serviços de entrega de encomendas. Por exemplo, algumas autoridades têm capacidade para exigir que os prestadores de serviços forneçam informações relevantes sobre os preços. A existência dessas diferenças foi confirmada por um relatório conjunto elaborado pelo Organismo de Reguladores Europeus das Comunicações Eletrónicas e pelo Grupo de Reguladores Europeus dos Serviços Postais, que concluíram que as autoridades reguladoras nacionais necessitam de competências legislativas adequadas para intervir, e que essas competências parecem não estar presentes em todos os Estados-Membros. Essas diferenças dão origem a custos de conformidade e a encargos administrativos adicionais para os prestadores de serviços de entrega de encomendas que operam a nível transfronteiriço. Por conseguinte, essas diferenças constituem um obstáculo à prestação de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas e, consequentemente, têm um efeito direto sobre o funcionamento do mercado interno.
- (6) Dada a natureza internacional do setor postal e das encomendas, a continuação do desenvolvimento de normas técnicas europeias e internacionais é importante para bem dos utentes e do ambiente, e para aumentar as oportunidades de mercado das empresas. Além disso, os utentes apresentam frequentemente questões relacionadas com a qualidade do serviço aquando do envio, da receção ou da devolução de encomendas transfronteiriças. Por

⁽¹⁾ JO C 34 de 2.2.2017, p. 106.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 12 de abril de 2018.

consequente, é também necessário continuar a melhorar as normas de qualidade dos serviços e a interoperabilidade das entregas de encomendas transfronteiriças. Deverá ser conferida uma prioridade mais elevada a ambas estas questões, em conformidade com a Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, através do Comité Europeu de Normalização (CEN) e por outros meios. É igualmente necessário efetuar mais progressos na eficiência dos serviços, o que deverá ter particularmente em conta os interesses dos utentes.

- (7) A normalização dos serviços postais e a melhoria da qualidade do serviço em apoio da Diretiva 97/67/CE é uma prioridade estratégica da União, que deverá continuar a ser desenvolvida. A normalização técnica é indispensável para promover a interoperabilidade das redes nacionais e para a existência de um serviço universal eficaz. Em agosto de 2016, a Comissão formulou pela quarta vez um pedido de normalização ao CEN para o estabelecimento de um programa de trabalho e para a apresentação de um relatório final em agosto de 2020 ⁽²⁾. Esse programa de trabalho deverá ter em conta, em particular, os interesses dos utilizadores e as questões ambientais, e de eficácia, e contribuir para promover a criação de um mercado único digital da União.
- (8) O mercado dos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas é multifacetado, complexo e competitivo, com diferentes prestadores de serviços que oferecem serviços e preços diferentes em função do peso, da dimensão e do formato das encomendas, bem como do seu destino, das características de valor acrescentado, como os sistemas de rastreabilidade, e do número de encomendas enviadas. Em vários Estados-Membros, os prestadores do serviço universal não têm uma quota maioritária do mercado dos serviços postais de entrega de encomendas. Essa diversidade dificulta, para os consumidores e para os utentes, a comparação dos serviços de entrega de encomendas entre diferentes prestadores de serviços, tanto em termos de qualidade como de preço, dado que muitas vezes não têm conhecimento da existência de diferentes opções para serviços similares de entrega de encomendas no comércio transfronteiriço por via eletrónica. O acesso às informações relevantes deverá ser facilitado, em particular para as PME e para os particulares. Além disso, os pequenos e médios comerciantes consideram que os problemas de entrega constituem um obstáculo às suas vendas transfronteiriças.
- (9) A fim de melhorar os serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, em especial para os particulares e para as micro e pequenas empresas, inclusive em zonas remotas ou escassamente povoadas, bem como para os utentes com deficiência ou mobilidade reduzida, é necessário aumentar o acesso e a transparência das tarifas de um conjunto limitado de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas. Tornar os preços dos serviços transfronteiriços de entrega mais transparentes e mais facilmente comparáveis em toda a União deverá incentivar a redução das diferenças exageradas entre tarifas, incluindo, se for caso disso, as diferenças tarifárias injustificadas entre os serviços nacionais e transfronteiriços de entrega de encomendas.
- (10) Os serviços de entrega de encomendas unitárias fazem parte do serviço universal em cada Estado-Membro, e são também o serviço utilizado com mais frequência pelos particulares e pelas pequenas empresas. Melhorar a transparência e a acessibilidade dos preços da tarifa unitária é imprescindível para a continuação do desenvolvimento do comércio eletrónico.
- (11) Muitas empresas que vendem, venderam ou tentaram vender por via eletrónica consideram os custos de entrega elevados e os processos de reclamação e as garantias dispendiosos, o que constitui um problema. É necessário tomar medidas adicionais, em especial, para assegurar que as PME e os particulares em zonas remotas beneficiem plenamente, a preços razoáveis e de forma continuada, dos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas a que têm acesso.
- (12) A expressão «prestadores do serviço universal» diz respeito a operadores postais que prestam um serviço postal universal ou a partes do mesmo num Estado-Membro específico. Os prestadores do serviço universal que operam em mais de um Estado-Membro deverão ser classificados como prestadores do serviço universal apenas no Estado-Membro ou nos Estados-Membros em que fornecem um serviço postal universal.
- (13) Os serviços postais são atualmente regulados pela Diretiva 97/67/CE, que estabelece regras comuns relativas à prestação de serviços postais e ao serviço postal universal na União. Essa diretiva trata principalmente, mas não exclusivamente, dos serviços universais nacionais, e não aborda a supervisão regulamentar dos prestadores de serviços de entrega de encomendas. O cumprimento das exigências mínimas de serviço universal previstas nessa diretiva é assegurado pelas autoridades reguladoras nacionais designadas pelos Estados-Membros. Por conseguinte, o presente regulamento complementa, no que diz respeito aos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, as regras definidas na Diretiva 97/67/CE. O presente regulamento não prejudica os direitos e as garantias previstos na Diretiva 97/67/CE, incluindo, nomeadamente, a prestação continuada de um serviço postal universal aos utentes.

⁽¹⁾ Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 1997, relativa às regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e a melhoria da qualidade de serviço (JO L 15 de 21.1.1998, p. 14).

⁽²⁾ Decisão de Execução da Comissão, de 1 de agosto de 2016, relativa a um pedido de normalização ao Comité Europeu de Normalização no que diz respeito aos serviços postais e a melhoria da qualidade de serviço em apoio da Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 1997.

- (14) O presente regulamento não altera a definição de «envio postal» prevista no artigo 2.º, ponto 6, da Diretiva 97/67/CE, nem as definições do direito nacional nela baseadas.
- (15) Cerca de 80 % das encomendas com destinatário atualmente geradas pelo comércio eletrónico têm um peso inferior a 2 kg, e são frequentemente processadas na cadeia da correspondência postal. Não existem informações disponíveis sobre o peso das encomendas entregues por outros meios. É importante que esses envios postais mais leves estejam sujeitos ao presente regulamento.
- (16) Para efeitos de aplicação do presente regulamento, é importante dispor de definições claras de encomenda, de serviços de entrega de encomendas e de prestadores de serviços de entrega de encomendas, e especificar quais são os envios postais abrangidos por essas definições. Presume-se que os envios postais com uma espessura superior a 20 mm contêm bens, com exceção da correspondência, tratados ou não pelo prestador do serviço universal. Os envios postais constituídos apenas por correspondência não deverão ser abrangidos pelo âmbito de aplicação dos serviços de entrega de encomendas. Por conseguinte, em consonância com a prática corrente, o presente regulamento deverá abranger as encomendas que contenham bens com ou sem valor comercial até 31,5 kg, dado que os envios mais pesados não poderão ser tratados por um único indivíduo de corpulência média sem ajuda mecânica, e que esta atividade faz parte do setor do transporte de mercadorias e da logística.
- (17) Os prestadores de serviços de entrega de encomendas que utilizam modelos de negócio alternativos, como, por exemplo, os que assentam na economia colaborativa e nas plataformas de comércio eletrónico, deverão estar sujeitos ao presente regulamento se assegurarem pelo menos uma das etapas da cadeia de entregas postais. Em consonância com a prática corrente, a recolha, a triagem e a distribuição, incluindo os serviços de recolha, deverão ser consideradas serviços de entrega de encomendas, inclusive quando estes são fornecidos por prestadores de serviços de correio expresso e de entregas, bem como por agregadores. O mero transporte, não efetuado em conjugação com uma destas etapas, deverá ser excluído do âmbito dos serviços de entrega de encomendas, nomeadamente quando é efetuado por subcontratados, quer no âmbito de modelos de negócio alternativos ou não, uma vez que, nesse caso, deverá presumir-se que essa atividade faz parte do setor dos transportes, a não ser que a empresa em causa ou uma das suas filiais ou empresas associadas sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
- (18) O presente regulamento não deverá ser aplicável às empresas estabelecidas num único Estado-Membro que apenas dispõem de redes nacionais de entrega internas para satisfazer encomendas de bens que elas próprias tenham vendido no âmbito de um contrato de compra e venda, na aceção do artigo 2.º, ponto 5, da Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾. O presente regulamento deverá ser aplicável às empresas que utilizam também as redes nacionais de entrega internas para a entrega de bens vendidos por terceiros.
- (19) É conveniente identificar as informações confidenciais mínimas que deverão ser transmitidas às autoridades reguladoras nacionais, bem como os procedimentos através dos quais essas autoridades garantem o respeito do caráter comercial dos operadores nacionais. É igualmente conveniente estabelecer formas seguras de transmissão dessas informações.
- (20) É necessário que as autoridades reguladoras nacionais disponham de conhecimentos e de informações para fins estatísticos sobre os prestadores de serviços de entrega de encomendas ativos no mercado, com base em procedimentos de autorização adequados ou noutros requisitos legais. Dada a natureza do setor, de forte intensidade de mão-de-obra, e a fim de limitar os encargos administrativos dos pequenos prestadores de serviços de entrega de encomendas que só operam num mercado nacional ou regional, deverá ser aplicado um limiar inferior a 50 pessoas, com base no número de pessoas que trabalharam para o prestador de serviços durante o ano civil anterior e que estiveram envolvidas na prestação de serviços de entrega de encomendas no Estado-Membro em que o prestador está estabelecido, a não ser que este esteja estabelecido em mais de um Estado-Membro. Esse limiar está em consonância com a Recomendação 2003/361/CE da Comissão ⁽²⁾, reflete a natureza intensiva do setor em termos de mão-de-obra e cobre a maior parte do mercado dos serviços postais de entrega de encomendas, especialmente em países com baixos volumes de fluxo de encomendas. Esse limiar deverá incluir, nomeadamente, as pessoas envolvidas na prestação de serviços de entrega de encomendas, tais como trabalhadores a tempo inteiro e a tempo parcial, trabalhadores temporários e trabalhadores por conta própria que trabalham para o prestador de serviços de entrega de encomendas. As desagregações que indiquem o número de pessoas por estatuto profissional deverão estar em conformidade com o direito nacional dos Estados-Membros em causa. Em alguns casos, e tendo sempre em conta as características específicas do Estado-Membro em causa, a autoridade reguladora nacional deverá ter a possibilidade de reduzir o limiar para 25 pessoas, ou de

⁽¹⁾ Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2011, relativa aos direitos dos consumidores, que altera a Diretiva 93/13/CEE do Conselho e a Diretiva 1999/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga a Diretiva 85/577/CEE do Conselho e a Diretiva 97/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 304 de 22.11.2011, p. 64).

⁽²⁾ Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

requerer que o prestador de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas inclua no limiar os trabalhadores a tempo inteiro e a tempo parcial, os trabalhadores temporários e os trabalhadores por conta própria que trabalham para os seus subcontratados, a fim de aumentar a transparência das tarifas transfronteiriças e do mercado no seu conjunto.

- (21) Os pedidos de informação à autoridade reguladora nacional sobre o número de pessoas que trabalham para o prestador de serviços de entrega de encomendas deverão ser apresentados em conformidade com as práticas de reporte correntes das empresas relativas à informação estatística. Este aspeto é importante para assegurar a comparabilidade dos dados, mantendo contudo os encargos administrativos que pesam sobre os fornecedores num valor mínimo.
- (22) O local em que o prestador se encontra estabelecido deverá ser determinado de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia. Caso um prestador tenha vários locais de estabelecimento, é importante determinar o local de estabelecimento a partir do qual o serviço em causa é efetivamente prestado.
- (23) Ao apresentar as informações à autoridade reguladora nacional, as características dos serviços de entrega de encomendas deverão mencionar as etapas da cadeia de entregas postais (recolha, triagem, transporte e distribuição) a cargo do prestador, se o serviço está dentro ou fora do âmbito de aplicação da obrigação do serviço universal, o âmbito de aplicação territorial do serviço (regional, nacional, transfronteiriço), e se o serviço oferece valor acrescentado.
- (24) A lista de envios postais sujeitos a medidas de transparência dos preços deverá ser limitada a fim de facilitar a comparabilidade e de minimizar os encargos administrativos para os prestadores de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas e para as autoridades reguladoras nacionais. Deverão ser incluídos os serviços de correio normal e registado, uma vez que esses serviços constituem a base da obrigação do serviço universal, e tendo em conta a importância da funcionalidade de acompanhamento e de localização para o comércio eletrónico. Deverão igualmente ser incluídos os preços de registo e de acompanhamento e localização das encomendas, quer façam ou não parte da obrigação de serviço universal, a fim de garantir a comparabilidade em toda a União. A ênfase deverá ser colocada nos envios postais mais leves, que constituem a maioria dos envios postais entregues pelos prestadores de serviços de entrega de encomendas, bem como nos preços dos envios postais com uma espessura superior a 20 mm, que são tratados como cartas. Só deverão ser incluídas as tarifas unitárias, já que estas correspondem aos preços pagos pelos pequenos remetentes. Os envios postais em causa deverão ser claramente indicados num anexo do presente regulamento. O presente regulamento não prevê que os prestadores de serviços de entrega de encomendas transfronteiriços ofereçam todos os envios postais enumerados nesse anexo. A fim de garantir a sua exatidão, as informações sobre as tarifas deverão ser disponibilizadas pelos próprios prestadores de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas. Essas tarifas deverão ser publicadas pela Comissão num sítio Web específico, de caráter neutro e não comercial.
- (25) Quando as autoridades reguladoras nacionais procederem à avaliação objetiva das tarifas transfronteiriças que considerem ser necessário avaliar, deverão basear-se em elementos tais como: as tarifas domésticas e outras tarifas relevantes dos serviços de entrega de encomendas comparáveis no Estado-Membro de origem e no Estado-Membro de destino; a aplicação de uma tarifa única para dois ou mais Estados-Membros; os volumes bilaterais e os custos específicos de transporte ou de tratamento; outros custos relevantes e os padrões de qualidade do serviço; e, se possível, sem encargos desproporcionados, o impacto provável das tarifas transfronteiriças aplicáveis nos utentes individuais e nas pequenas e médias empresas, nomeadamente os que se situam em zonas remotas ou escassamente povoadas, bem como nos utentes com deficiência ou mobilidade reduzida. Esses elementos comuns poderão ser complementados por outros elementos particularmente relevantes para explicar as tarifas em questão, designadamente se as tarifas estão sujeitas a uma regulação específica dos preços no âmbito da legislação nacional ou se os abusos de posição dominante no mercado foram estabelecidos em conformidade com a legislação em vigor. Além disso, a fim de reduzir os encargos administrativos para as autoridades reguladoras nacionais e para os prestadores de serviços de entrega de encomendas sujeitos às obrigações de serviço universal, e em conformidade com o princípio da proporcionalidade, quando identificarem as tarifas transfronteiriças cuja avaliação é necessária, as autoridades reguladoras nacionais podem basear a sua identificação num sistema objetivo de filtragem de pré-avaliação.
- (26) A aplicação de uma tarifa única às entregas transfronteiriças em dois ou mais Estados-Membros poderá ser importante para proteger a coesão regional e social. Nesse contexto, deverá ser ponderada a necessidade de promover o comércio eletrónico e de proporcionar novas oportunidades de participação das regiões remotas e escassamente povoadas no comércio por via eletrónica, e de dinamização das suas economias regionais.
- (27) A existência de diferenças significativas entre as tarifas nacionais e transfronteiriças dos serviços de entrega de encomendas deverá ser justificada com base em critérios objetivos, tais como os custos específicos de transporte ou de tratamento, ou outros custos relevantes. As autoridades reguladoras nacionais poderão precisar de reunir elementos de prova para efeitos de avaliação. Esses elementos de prova deverão ser fornecidos, a pedido, às autoridades reguladoras nacionais, juntamente com a justificação das tarifas objeto de avaliação.
- (28) A fim de garantir a transparência em toda a União, a Comissão deverá publicar uma versão não confidencial das avaliações apresentadas por cada autoridade reguladora nacional.

- (29) A fim de limitar os encargos administrativos, os prestadores de serviços de entrega de encomendas, as autoridades reguladoras nacionais e a Comissão deverão efetuar a transferência de dados por via eletrónica, permitindo, em particular, o recurso às assinaturas eletrónicas, como previsto no Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (30) Uma vez que os mercados dos serviços de entrega de encomendas estão em rápida mudança, a Comissão deverá reavaliar a eficiência e a eficácia do presente regulamento, tendo em conta a evolução no domínio do comércio eletrónico, e apresentar relatórios periódicos ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Esses relatórios deverão ser acompanhados, se for caso disso, de propostas legislativas a submeter ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Esses relatórios deverão ser elaborados com a participação de todas as partes interessadas pertinentes, incluindo o Comité Europeu de Diálogo Social para o setor postal.
- (31) A Comissão deverá basear-se no valioso contributo do Grupo de Reguladores Europeus para os Serviços Postais, que é composto por representantes das autoridades reguladoras nacionais.
- (32) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer um formulário para os prestadores de serviços de entrega de encomendas comunicarem informações às autoridades reguladoras nacionais. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (33) O presente regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, e deverá ser aplicado em conformidade com esses direitos e princípios.
- (34) O Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ e a Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ são aplicáveis ao tratamento de dados pessoais no contexto do presente regulamento.
- (35) Os Estados-Membros deverão estabelecer regras sobre as sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e garantir a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (36) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, estabelecer as normas e os princípios regulamentares necessários para melhorar a supervisão regulamentar, aumentar a transparência das tarifas e estabelecer determinados princípios em matéria de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas que promovam a concorrência, com o objetivo último de fomentar um melhor acesso dos utentes a serviços transfronteiriços de entrega de encomendas e, ao fazê-lo, aumentar também a confiança dos consumidores no comércio transfronteiriço eletrónico, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do TUE. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar este objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e objetivos

O presente regulamento estabelece disposições específicas para fomentar melhores serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, para além das disposições estabelecidas na Diretiva 97/67/CE, no que respeita:

- a) À supervisão regulamentar relativa aos serviços de entrega de encomendas;

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁽⁴⁾ Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados, e que revoga a Decisão-Quadro 2008/977/JAI do Conselho (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

- b) À transparência das tarifas, e à avaliação das tarifas relativas a certos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, a fim de identificar as tarifas que são excessivamente elevadas;
- c) Às informações fornecidas pelos comerciantes aos consumidores sobre os serviços transfronteiriços de entrega de encomendas.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições do artigo 2.º da Diretiva 97/67/CE e do artigo 2.º, pontos 1, 2 e 5, da Diretiva 2011/83/UE. Para além dessas definições, aplicam-se as seguintes definições:

- 1) «Encomenda», um envio postal que contém bens com ou sem valor comercial, com exceção dos envios de correspondência, com um peso não superior a 31,5 kg;
- 2) «Serviços de entrega de encomendas», serviços que consistem na recolha, triagem, transporte e distribuição de encomendas;
- 3) «Prestador de serviços de entrega de encomendas», uma empresa que presta um ou mais serviços de entrega de encomendas, com exceção das empresas estabelecidas num único Estado-Membro, que apenas prestam serviços nacionais de entrega de encomendas no quadro de um contrato de compra e venda e que, nos termos desse contrato, entregam pessoalmente ao consumidor bens que são objeto desse contrato;
- 4) «Subcontratante», uma empresa que presta serviços de recolha, triagem, transporte ou distribuição de encomendas para o prestador de serviços de entrega de encomendas.

Artigo 3.º

Nível de harmonização

Os requisitos previstos no presente regulamento constituem requisitos mínimos e não obstam a que os Estados-Membros mantenham ou introduzam medidas adicionais, necessárias e proporcionadas, a fim de melhorar a oferta de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, desde que essas medidas sejam compatíveis com o direito da União.

CAPÍTULO II

SUPERVISÃO REGULAMENTAR

Artigo 4.º

Prestação de informações

- 1. Os prestadores de serviços de entrega de encomendas comunicam à autoridade reguladora nacional do Estado-Membro em que estão estabelecidos as seguintes informações, exceto se a autoridade já as tiver solicitado e recebido:
 - a) Nome, estatuto e forma jurídica, número de registo comercial ou de um registo semelhante, número de identificação para efeitos de IVA, endereço do estabelecimento e uma pessoa de contacto;
 - b) As características e, se possível, uma descrição detalhada dos serviços de entrega de encomendas que prestam;
 - c) As condições gerais dos seus serviços de entrega de encomendas, incluindo pormenores sobre os procedimentos de apresentação de queixas pelos utentes e as limitações de responsabilidade aplicáveis.
- 2. Os prestadores de serviços de entrega de encomendas informam a autoridade reguladora nacional de todas as alterações das informações referidas no n.º 1 no prazo de 30 dias.
- 3. Até 30 de junho de cada ano civil, os prestadores de serviços de entrega de encomendas comunicam à autoridade reguladora nacional do Estado-Membro em que estão estabelecidos as seguintes informações, exceto se a autoridade já as tiver solicitado e recebido:
 - a) O volume anual de negócios dos seus serviços de entrega de encomendas referente ao ano civil anterior no Estado-Membro em que estão estabelecidos, desagregado por serviços de entrega de encomendas nacionais e por serviços de entrega de encomendas transfronteiriços de entrada e de saída;
 - b) O número de pessoas que trabalharam para si durante o ano civil anterior e que estiveram envolvidas na prestação de serviços de entrega de encomendas no seu Estado-Membro de estabelecimento, desagregado por estatuto laboral e mostrando, nomeadamente, o número de pessoas que trabalham a tempo inteiro e a tempo parcial e o número de trabalhadores temporários e de trabalhadores por conta própria;

- c) O número de encomendas tratadas no ano civil anterior no seu Estado-Membro de estabelecimento, desagregado por encomendas nacionais e por encomendas transfronteiriças de entrada e de saída;
 - d) Os nomes dos seus subcontratados e todas as informações que estiverem na sua posse relativas às características dos serviços de entrega de encomendas prestados por esses subcontratados;
 - e) Se disponível, uma lista pública dos preços aplicáveis em 1 de janeiro de cada ano civil aos seus serviços de entrega de encomendas.
4. Até 23 de setembro de 2018, a Comissão adota um ato de execução que estabelece um formulário para a comunicação das informações a que se referem os n.ºs 1 e 3. Esse ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º.
5. As autoridades reguladoras nacionais podem impor requisitos de informação adicionais aos previstos nos n.ºs 1 e 3, desde que sejam necessários e proporcionados.
6. Os n.ºs 1 a 5 do presente artigo não se aplicam aos prestadores de serviços de entrega de encomendas que durante o ano civil anterior tenham tido em média menos de 50 pessoas a trabalhar para si, envolvidas na prestação de serviços de entrega de encomendas no Estado-Membro em que o prestador está estabelecido, exceto se o prestador estiver estabelecido em mais do que um Estado-Membro. Para efeitos do cálculo deste limiar de 50 pessoas, as autoridades reguladoras nacionais podem ter em conta as pessoas que trabalham para os subcontratados do prestador de serviços de entrega de encomendas.
7. Não obstante o n.º 6, a autoridade reguladora nacional pode solicitar as informações a comunicar nos termos dos n.ºs 1 a 5 aos prestadores de serviços de entrega de encomendas que durante o ano civil anterior tenham empregado em média entre 25 e 49 pessoas, se as características específicas do Estado-Membro em causa assim o exigirem e desde que tal seja necessário e proporcionado para assegurar a conformidade com o presente regulamento.

Artigo 5.º

Transparência das tarifas transfronteiriças

1. Os prestadores de serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, com exceção dos prestadores excluídos pelo artigo 4.º, n.ºs 6 e 7, apresentam à autoridade reguladora nacional do Estado-Membro em que se encontram estabelecidos a lista pública das tarifas aplicáveis em 1 de janeiro de cada ano civil à entrega de envios postais unitários, com exceção dos envios de correspondência, pertencentes às categorias enumeradas no anexo. Essa informação deve ser apresentada até 31 de janeiro de cada ano civil.
2. As autoridades reguladoras nacionais comunicam sem demora à Comissão, e até 28 de fevereiro de cada ano civil, as listas públicas de tarifas obtidas nos termos do n.º 1. A Comissão publica essas listas num sítio Web específico até 31 de março de cada ano civil, e assegura que esse sítio Web seja neutro e de caráter não comercial.

Artigo 6.º

Avaliação das tarifas transfronteiriças de encomendas unitárias

1. Com base nas listas públicas de tarifas obtidas nos termos do artigo 5.º, a autoridade reguladora nacional identifica, para cada um dos envios postais unitários enumerados no anexo, as tarifas transfronteiriças do prestador de serviços de entrega de encomendas provenientes do seu Estado-Membro sujeitas à obrigação de serviço universal que considere objetivamente necessário avaliar.
2. A autoridade reguladora nacional avalia objetivamente, de acordo com os princípios enunciados no artigo 12.º da Diretiva 97/67/CE, as tarifas transfronteiriças identificadas ao abrigo do n.º 1 a fim de identificar as tarifas transfronteiriças que considere excessivamente elevadas. Ao fazer essa avaliação, a autoridade reguladora nacional tem nomeadamente em conta os seguintes elementos:
 - a) As tarifas nacionais e outras tarifas relevantes dos serviços de entrega de encomendas comparáveis no Estado-Membro de origem e no Estado-Membro de destino;
 - b) A aplicação de uma tarifa única para dois ou mais Estados-Membros;
 - c) Os volumes bilaterais, os custos específicos de transporte ou de tratamento, outros custos relevantes e os padrões de qualidade do serviço;
 - d) O impacto provável das tarifas transfronteiriças aplicáveis nos utentes individuais e nas pequenas e médias empresas, nomeadamente os que se situam em zonas remotas ou escassamente povoadas, bem como nos utentes com deficiência ou mobilidade reduzida, se possível sem impor encargos desproporcionados.

3. Para além dos elementos referidos no n.º 2, a autoridade reguladora nacional pode ter igualmente em conta, quando o considere necessário, em especial os seguintes elementos:
 - a) Se as tarifas estão sujeitas a uma regulação específica dos preços no âmbito da legislação nacional;
 - b) Os abusos de posição dominante no mercado estabelecidos em conformidade com a legislação aplicável.
4. A Comissão estabelece orientações sobre a metodologia a utilizar no que se refere aos elementos enumerados nos n.ºs 2 e 3.
5. Para efeitos da avaliação referida no n.º 2, a autoridade reguladora nacional requer, caso o considere necessário, novos elementos de prova pertinentes em relação a essas tarifas, que possam ser necessários para efetuar a avaliação.
6. Os elementos de prova a que se refere o n.º 5 são comunicados à autoridade reguladora nacional no prazo de um mês a contar da data de receção do pedido, acompanhados de uma justificação das tarifas que são objeto de avaliação.
7. A autoridade reguladora nacional apresenta a sua avaliação à Comissão até 30 de junho do ano civil em causa. Além disso, a autoridade reguladora nacional fornece à Comissão uma versão não confidencial dessa avaliação.
8. A Comissão publica a versão não confidencial da avaliação fornecida pelas autoridades reguladoras nacionais sem demora e, em qualquer caso, no prazo máximo de um mês a contar da data de receção.

Artigo 7.º

Informações aos consumidores

No que se refere aos contratos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2011/83/UE, os comerciantes que celebrem contratos de compra e venda com os consumidores que incluam o envio transfronteiriço de encomendas disponibilizam, sempre que possível e aplicável, na fase pré-contratual, informações sobre as opções de entrega transfronteiriça em relação ao contrato de compra e venda específico e aos encargos a pagar pelo consumidor para a entrega de encomendas transfronteiriças, bem como, se for caso disso, às suas próprias políticas de tratamento de reclamações.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 8.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem regras sobre as sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
2. Até 23 de novembro de 2019, os Estados-Membros notificam a Comissão das disposições regulamentares que adotarem nos termos do n.º 1, bem como, sem demora, das alterações subsequentes que as afetem.

Artigo 9.º

Confidencialidade

As informações comerciais com caráter confidencial fornecidas às autoridades reguladoras nacionais ou à Comissão em conformidade com o presente regulamento estão sujeitas a requisitos de estrita confidencialidade nos termos das disposições aplicáveis do direito da União e do direito nacional.

Artigo 10.º

Aplicação

Salvo disposição expressa em contrário do presente regulamento, o presente regulamento é aplicável sem prejuízo do direito da União e do direito nacional, dos procedimentos adequados de autorização aplicáveis aos prestadores de serviços de entrega de encomendas, das normas sociais e laborais e das obrigações de informação às autoridades reguladoras nacionais.

*Artigo 11.º***Revisão**

Até 23 de maio de 2020 e, em seguida, de três em três anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social Europeu um relatório de avaliação sobre a aplicação e a execução do presente regulamento, acompanhado, se necessário, de uma proposta legislativa de alteração do mesmo. Todos os intervenientes relevantes devem ser envolvidos e informados antes da apresentação desse relatório.

A Comissão avalia, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) A contribuição do presente regulamento para a melhoria dos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas, nomeadamente em termos de acessibilidade das PME e dos utentes, especialmente os que se situam em zonas remotas ou escassamente povoadas, e se a transparência das tarifas transfronteiriças melhorou;
- b) O impacto do presente regulamento nos níveis de entrega transfronteiriça de encomendas e no comércio eletrónico, incluindo dados sobre as despesas de portes;
- c) Em que medida as autoridades reguladoras nacionais têm tido dificuldades na aplicação do presente regulamento, incluindo uma análise quantitativa das consequências administrativas;
- d) Os progressos realizados relativamente a outras iniciativas para a conclusão do mercado único dos serviços de entrega de encomendas, em particular os progressos a nível da defesa dos consumidores e do desenvolvimento de normas.

*Artigo 12.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité da Diretiva Postal criado pelo artigo 21.º da Diretiva 97/67/CE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 13.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 22 de maio de 2018, com exceção do artigo 8.º, que é aplicável a partir de 23 de novembro de 2019.

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

Feito em Estrasburgo, em 18 de abril de 2018.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

A Presidente

L. PAVLOVA

ANEXO

Envios postais unitários para os quais as tarifas do prestador de serviços de entrega de encomendas estão sujeitas às medidas de transparência dos preços e à avaliação previstas nos artigos 5.º e 6.º:

- a) Correspondência normal de 500 g (nacional e intra-União);
- b) Correspondência normal de 1 kg (nacional e intra-União);
- c) Correspondência normal de 2 kg (nacional e intra-União);
- d) Correspondência registada de 500 g (nacional e intra-União);
- e) Correspondência registada de 1 kg (nacional e intra-União);
- f) Correspondência registada de 2 kg (nacional e intra-União);
- g) Correspondência com acompanhamento e localização (track & trace) de 500 gr (nacional e intra-União);
- h) Correspondência com acompanhamento e localização (track & trace) de 1 kg (nacional e intra-União);
- i) Correspondência com acompanhamento e localização (track & trace) de 2 kg (nacional e intra-União);
- j) Encomenda normal de 1 kg (nacional e intra-União);
- k) Encomenda normal de 2 kg (nacional e intra-União);
- l) Encomenda normal de 5 kg (nacional e intra-União);
- m) Encomenda com acompanhamento e localização (track & trace) de 1 kg (nacional e intra-União);
- n) Encomenda com acompanhamento e localização (track & trace) de 2 kg (nacional e intra-União);
- o) Encomenda com acompanhamento e localização (track & trace) de 5 kg (nacional e intra-União).

Os envios postais enumerados nas alíneas a) a o) devem preencher os seguintes critérios:

- a) Os limites de dimensões dos envios postais enumerados nas alíneas a) a i) (objetos de correspondência) devem respeitar as seguintes regras:

Comprimento, largura e espessura combinados: 900 mm, não devendo a maior dimensão exceder 600 mm e devendo a menor dimensão ser superior a 20 mm;

- b) As encomendas enumeradas nas alíneas j) a o) não devem ser menores do que a dimensão prevista para as enumeradas nas alíneas a) a i).

Elementos a ter em conta ao fornecer informações sobre as tarifas correspondentes às alíneas a) a o):

(*) As tarifas correspondentes aos envios postais devem ser tarifas unitárias e não devem conter descontos especiais com base nos volumes ou em qualquer outro tratamento especial.

(**) O valor das tarifas deve ser comunicado à autoridade reguladora nacional, líquido de IVA.

(***) Os prestadores de serviços que ofereçam mais do que um envio postal conforme com os critérios acima mencionados devem indicar a tarifa mais baixa.

(****) As tarifas acima devem corresponder aos envios postais entregues no domicílio ou noutra local especificado pelo destinatário no Estado-Membro de destino, ou noutra local indicado pelo destinatário se tais tarifas incluírem essa opção sem custos adicionais.

DIRETIVAS

DIRETIVA (UE) 2018/645 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de abril de 2018

que altera a Diretiva 2003/59/CE relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão expõe um objetivo de segurança rodoviária total segundo o qual a União deverá adotar uma posição próxima de zero mortes em acidentes de viação até 2050.
- (2) Na sua Comunicação sobre as orientações para a política de segurança rodoviária para 2011-2020, intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs o objetivo de reduzir para metade o número de vítimas na estrada na União até 2020, a começar em 2010. A fim de alcançar este objetivo, a Comissão estabeleceu sete objetivos estratégicos, incluindo a melhoria da educação e da formação dos utentes da estrada e a proteção dos utentes vulneráveis da via pública.
- (3) A meta vinculativa de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da União em pelo menos 40 % até 2030 relativamente ao nível de 1990 foi aprovada pelo Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014. Essa meta de redução das emissões contribuirá para o cumprimento dos objetivos de longo prazo estabelecidos pelo Acordo de Paris, e todos os setores da economia deverão contribuir para a alcançar. No setor dos transportes, é necessária uma abordagem abrangente para promover a redução das emissões e a eficiência energética. Deverão ser feitos progressos para a mobilidade hipocarbónica, nomeadamente através da investigação e da adoção de avanços tecnológicos já disponíveis. Convém formar devidamente os motoristas para conduzirem da forma mais eficiente possível.
- (4) Tendo avaliado a aplicação da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, a Comissão identificou algumas lacunas. As principais insuficiências identificadas foram dificuldades e incerteza jurídica na interpretação das isenções; o teor da formação, considerado apenas parcialmente pertinente para as necessidades

⁽¹⁾ JO C 288 de 31.8.2017, p. 115.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 12 de abril de 2018.

⁽³⁾ Diretiva 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 afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

dos motoristas; dificuldades dos motoristas na obtenção do reconhecimento mútuo de formação completada ou parcialmente completada efetuada noutro Estado-Membro; e incoerências nas condições de idade mínima entre as Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE ⁽¹⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho.

- (5) A fim de melhorar a clareza jurídica da Diretiva 2003/59/CE, todas as referências a atos da União revogados ou substituídos deverão ser suprimidas ou alteradas.
- (6) A fim de proporcionar certeza e coerência com outros atos da União, deverá ser introduzido um certo número de alterações nas isenções da Diretiva 2003/59/CE, tendo em conta isenções semelhantes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. Algumas dessas isenções estão relacionadas com situações em que a condução não constitui a principal atividade exercida pelos motoristas e em que o cumprimento dos requisitos estabelecidos pela Diretiva 2003/59/CE constituiria um encargo desproporcionado para os motoristas. Em geral, considera-se que a condução não representa a atividade principal dos motoristas caso o tempo de trabalho mensal que lhe é dedicado seja inferior a 30 %.
- (7) Caso a condução seja realizada com pouca frequência em zonas rurais por motoristas que aprovisionam a sua própria empresa, deverão aplicar-se isenções, desde que a segurança rodoviária continue a ser assegurada. Tendo em conta as diferentes condições das zonas rurais da União em termos de geografia, de clima e de densidade populacional, os Estados-Membros deverão dispor de discricionariedade para determinar se o serviço de condução em causa pode ser considerado um serviço ocasional e se uma isenção desta natureza tem impacto na segurança rodoviária: por exemplo, em função do tipo de estrada, do volume de tráfego ou da presença de utentes vulneráveis da estrada.
- (8) Tendo em conta que as pessoas que trabalham na agricultura, na horticultura, na silvicultura, na pecuária e na pesca, as quais estão isentas da presente diretiva, têm de percorrer, aquando da realização do seu trabalho, distâncias que apresentam grandes diferenças na União, deverá caber aos Estados-Membros determinar, no seu direito nacional, as distâncias máximas autorizadas, calculadas a partir do local de estabelecimento da empresa, a que as isenções são aplicáveis.
- (9) Os motoristas que foram isentados do requisito de qualificação inicial deverão estar obrigados a efetuar formação contínua para garantir que os seus conhecimentos fundamentais para a função se mantêm atualizados, continuando no entanto a beneficiar dessa isenção.
- (10) Os Estados-Membros deverão proceder, em colaboração com a Comissão, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os certificados de aptidão profissional (CAP). Os Estados-Membros deverão criar a plataforma eletrónica necessária para esse efeito, tendo em conta uma análise custos-benefícios efetuada pela Comissão, incluindo a opção de alargar a rede de cartas de condução da UE criada ao abrigo da Diretiva 2006/126/CE. Para além de outras vantagens, tal permitirá aos Estados-Membros acederem facilmente a informações sobre as formações completadas não documentadas na carta de condução do condutor. É importante que os Estados-Membros e a Comissão se esforcem por desenvolver mais esta funcionalidade, a fim de permitir o acesso em tempo real durante os controlos na estrada.
- (11) Tendo em conta a evolução em matéria de formação e de educação, e a fim de aumentar a contribuição da Diretiva 2003/59/CE para a segurança rodoviária e para a importância da formação para os motoristas, deverá reforçar-se, nos cursos de formação, as matérias relativas à segurança rodoviária, tais como a perceção dos riscos; a proteção dos utentes mais vulneráveis da estrada, em particular os peões, os ciclistas e as pessoas com mobilidade reduzida; a condução eficiente do ponto de vista do consumo de combustível; e a condução em condições meteorológicas extremas e com cargas extraordinárias. Neste contexto, os cursos deverão abranger igualmente os sistemas de transporte inteligentes, e deverão adaptar-se à evolução tecnológica.
- (12) Os Estados-Membros deverão dispor de uma opção clara para melhorar e modernizar as práticas de formação com recurso às ferramentas das tecnologias da informação e da comunicação (TIC), tais como a aprendizagem eletrónica e mista, para uma parte da formação, sem deixar de assegurar a qualidade da formação. No que respeita à melhoria e à modernização das práticas de formação com recurso às ferramentas das TIC, é importante ter em conta que determinados tópicos, tais como a colocação de correntes de neve, a fixação da carga ou outros elementos de formação em que o aspeto prático é importante, requerem formação prática e não podem ser devidamente tratados por meio das referidas ferramentas de aprendizagem. A formação prática pode consistir na condução, mas não obrigatoriamente. Uma parte substancial da formação exigida nos termos da presente diretiva deverá ser ministrada em centros de formação reconhecidos.
- (13) A fim de assegurar a coerência entre os diversos tipos de formação requeridos nos termos do direito da União, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de combinar diferentes tipos de formação relevantes; por exemplo, deverão poder combinar a formação em matéria de transporte de mercadorias perigosas, de sensibilização para a deficiência ou de transporte de animais, com a formação prevista na Diretiva 2003/59/CE.

⁽¹⁾ Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (14) A fim de evitar que a divergência das práticas entre os Estados-Membros impeça o reconhecimento mútuo e restrinja o direito que assiste aos motoristas de efetuarem a formação contínua no Estado-Membro onde trabalham, as autoridades dos Estados-Membros deverão ter de emitir, caso não seja possível inscrever a formação completada na carta de condução, uma carta de qualificação de motorista, no formato previsto pelos modelos normalizados, que assegurará o reconhecimento mútuo de todos os motoristas que preencham os requisitos da Diretiva 2003/59/CE.
- (15) A utilização de certificados de motorista por motoristas de países terceiros como prova do cumprimento dos requisitos de formação pode constituir um obstáculo para os motoristas quando o transportador devolver o certificado às autoridades emissoras, em particular quando esses motoristas pretendem exercer uma atividade profissional noutro Estado-Membro. Para evitar situações em que, nessas circunstâncias, os motoristas tenham de repetir a formação quando aceitarem um novo emprego, os Estados-Membros deverão ser incentivados a cooperar e a trocar informações sobre as qualificações dos motoristas.
- (16) A fim de permitir uma transição harmoniosa, os certificados de motorista válidos e as cartas de qualificação de motorista válidas emitidos de acordo com as regras aplicáveis antes da aplicação das disposições alteradas pela presente diretiva deverão ser reconhecidos até ao termo do seu prazo de validade. Essas alterações não invalidam a formação recebida, nem as cartas de condução emitidas para certificar essa formação, antes da sua aplicação.
- (17) A fim de proporcionar clareza jurídica e de garantir requisitos de idade mínima harmonizados para os fins estabelecidos na Diretiva 2003/59/CE, deverá prever-se uma derrogação clara na Diretiva 2006/126/CE, que estabeleça que as cartas de condução podem ser emitidas a partir das idades mínimas previstas na Diretiva 2003/59/CE. Esta clarificação diz respeito à idade mínima geral para os motoristas de determinadas categorias de veículos titulares de um CAP e não afeta as opções existentes para reduzir ou para prever exceções a esses requisitos de idade mínima.
- (18) As alterações da Diretiva 2006/126/CE deverão limitar-se a alterações diretamente relacionadas com a revisão da Diretiva 2003/59/CE e a facilitar a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos. Uma análise mais exaustiva da transposição e da aplicação da Diretiva 2006/126/CE, incluindo a delimitação entre determinadas categorias de veículos, afigura-se desejável e deverá ser incluída numa futura revisão da Diretiva 2006/126/CE.
- (19) A fim de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de melhorar a qualidade do ar, facilitando a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de autorizar os titulares de uma carta de condução de categoria B a conduzir determinados tipos de veículos movidos a combustíveis alternativos cuja massa máxima autorizada seja superior a 3 500 kg mas não superior a 4 250 kg. Essa possibilidade de exceder os 3 500 kg deverá estar condicionada a que a massa adicional permitida se deva exclusivamente ao excesso de massa resultante dos sistemas de propulsão alternativos e deverá estar sujeita a limitações e condições destinadas a evitar efeitos negativos sobre a segurança rodoviária.
- (20) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, o melhoramento da norma, à escala da UE, que rege a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, em razão da natureza transfronteiriça do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva pretende resolver, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (21) Por conseguinte, as Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE deverão ser alteradas,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2003/59/CE é alterada do seguinte modo:

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

«Artigo 1.º

Âmbito

A presente diretiva aplica-se à atividade de condução exercida por:

a) Nacionais de um Estado-Membro; e

b) Nacionais de um país terceiro empregados ou contratados por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, a seguir denominados “motoristas”, que efetuam transportes rodoviários na União, em estradas abertas ao público, por meio de:

- veículos para os quais seja exigida uma carta de condução das categorias C1, C1 + E, C ou C + E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), ou uma carta de condução reconhecida como equivalente,
- veículos para os quais seja exigida uma carta de condução das categorias D1, D1 + E, D ou D + E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE, ou uma carta de condução reconhecida como equivalente.

Para efeitos da presente diretiva, as referências a categorias de cartas de condução com um sinal mais (“+” são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo III.

(*) Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).»;

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

«Artigo 2.º

Isenções

1. A presente diretiva não se aplica aos motoristas de veículos:

- a) cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 45 km/h;
- b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros, das forças policiais ou dos serviços de transporte de urgência em ambulância, quando o transporte seja efetuado em resultado das tarefas atribuídas a esses serviços;
- c) Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, de reparação ou de manutenção, ou aos motoristas de veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- d) Para os quais seja exigida uma carta de condução da categoria D ou D1 e que sejam conduzidos, sem passageiros a bordo, por pessoal de manutenção para ou a partir de um centro de manutenção situado nas imediações da base de manutenção mais próxima utilizada pelo operador de transportes, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do motorista;
- e) Utilizados em situações de emergência ou afetados a missões de salvamento, incluindo veículos utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária;
- f) Utilizados em aulas ou exames de condução automóvel destinados à obtenção de uma carta de condução ou de um Certificado de Aptidão Profissional (CAP), nos termos do artigo 6.º e do artigo 8.º, n.º 1, desde que não sejam utilizados para o transporte comercial de mercadorias ou de passageiros;
- g) Utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de bens;
- h) Que transportem material, equipamento ou máquinas destinados a ser utilizados pelo motorista no exercício da sua profissão, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do motorista.

No que diz respeito à alínea f) do presente número, a presente diretiva não se aplica a uma pessoa que pretenda obter uma carta de condução ou um CAP, nos termos do artigo 6.º e do artigo 8.º, n.º 1, quando essa pessoa estiver em fase de formação complementar de condução durante a aprendizagem em contexto de trabalho, desde que essa pessoa esteja acompanhada por outra pessoa com um CAP, ou por um instrutor de condução, para a categoria de veículo utilizado para os fins estabelecidos nessa alínea.

2. A presente diretiva não se aplica caso sejam preenchidas todas as condições a seguir indicadas:

- a) Os motoristas dos veículos circulem em zonas rurais para aprovisionar a sua própria empresa;
- b) Os motoristas não ofereçam serviços de transporte; e
- c) Os Estados-Membros considerem que o transporte é ocasional e não tem impacto na segurança rodoviária.

3. A presente diretiva não se aplica aos motoristas de veículos utilizados ou alugados sem motorista por empresas agrícolas, horticolas, florestais, pecuárias ou de pesca para o transporte de mercadorias como parte da sua própria atividade empresarial, exceto se a condução fizer parte da atividade principal do motorista ou exceder a distância máxima prevista no direito nacional a partir do local de estabelecimento da empresa que é proprietária do veículo, o aluga ou o toma em locação.»;

3) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

Formação contínua

A formação contínua permite que os titulares de um CAP atualizem os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária, a saúde e a segurança no trabalho e a redução do impacto ambiental da condução.

Essa formação é organizada por um centro de formação reconhecido, em conformidade com a secção 5 do anexo I. A formação consiste em ensino em salas de aula, em formação prática e, se disponível, em formação ministrada através de ferramentas das tecnologias da informação e da comunicação (TIC) ou de simuladores de topo de gama. Se um motorista mudar de empresa, a formação contínua já efetuada deve ser tomada em consideração.

A formação contínua tem por objetivo aprofundar e rever algumas das matérias referidas na secção 1 do anexo I. Deve abranger uma variedade de matérias e deve incluir sempre pelo menos uma matéria relacionada com a segurança rodoviária. As matérias da formação devem ter em conta a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes e, tanto quanto possível, as necessidades específicas dos motoristas em matéria de formação.»;

4) No artigo 9.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os motoristas referidos no artigo 1.º, alínea a), da presente diretiva obtêm a qualificação inicial referida no artigo 5.º da presente diretiva no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual, tal como definida no artigo 12.º da Diretiva 2006/126/CE.»;

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

«Artigo 10.º

Código da União

1. Com base no CAP comprovativo da qualificação inicial e no CAP comprovativo da formação contínua, as autoridades competentes dos Estados-Membros apõem o código harmonizado “95” da União previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE ao lado das categorias de cartas de condução correspondentes, tendo em conta o disposto no artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, e no artigo 8.º da presente diretiva:

— na carta de condução, ou

— na carta de qualificação de motorista, estabelecida em conformidade com o modelo descrito no anexo II da presente diretiva.

Se as autoridades competentes do Estado-Membro em que o CAP foi obtido não puderem apor o código da União na carta de condução do motorista, devem emitir-lhe uma carta de qualificação de motorista.

As cartas de qualificação de motorista emitidas pelos Estados-Membros são reconhecidas mutuamente. Aquando da emissão da carta, as autoridades competentes devem verificar a validade da carta de condução para a categoria de veículos em causa.

2. Um motorista referido no artigo 1.º, alínea b), que conduza veículos utilizados no transporte de mercadorias por via rodoviária também é autorizado a comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente diretiva por meio do certificado de motorista previsto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), desde que o certificado ostente o código “95” da União. Para efeitos da presente diretiva, o Estado-Membro emissor refere o código “95” da União na secção de observações do certificado, se o motorista em causa tiver cumprido os requisitos de qualificação e os requisitos de formação previstos na presente diretiva.

3. Os certificados de motorista que não ostentem o código “95” da União e que tenham sido emitidos antes de 23 de maio de 2020 em conformidade com o artigo 5.º, em particular com o n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, a fim de atestar o cumprimento dos requisitos de formação estabelecidos na presente diretiva, são aceites como prova de qualificação até ao termo do seu prazo de validade.

(*) Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).»;

6) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A

Rede de execução

1. Para efeitos de execução, os Estados-Membros trocam informações sobre os CAP emitidos ou retirados. Para esse efeito, os Estados-Membros criam, em cooperação com a Comissão, uma rede eletrónica ou trabalham na extensão de uma rede existente, tendo em conta a avaliação da opção mais rentável efetuada pela Comissão.
2. A rede pode conter informações constantes dos CAP, bem como informações sobre os procedimentos administrativos relacionados com os CAP.
3. Os Estados-Membros asseguram que o tratamento dos dados pessoais seja efetuado unicamente para efeitos de verificação do cumprimento da presente diretiva, nomeadamente dos requisitos de formação nela estabelecidos, nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).
4. O acesso à rede deve ser protegido. Os Estados-Membros podem limitar o acesso às autoridades competentes responsáveis pela aplicação e pelo controlo do cumprimento da presente diretiva.

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

7) Os anexos I e II são alterados em conformidade com o anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

A Diretiva 2006/126/CE é alterada do seguinte modo:

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

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

- i) na alínea e), o terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:
«— a idade mínima para as categorias C1 e C1E é fixada em 18 anos;»,
- ii) na alínea g), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:
«— a idade mínima para as categorias C e CE é fixada em 21 anos;»,
- iii) na alínea i), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:
«— a idade mínima para as categorias D1 e D1E é fixada em 21 anos;»,
- iv) na alínea k), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:
«— a idade mínima para as categorias D e DE é fixada em 24 anos;»,

b) é aditado o seguinte número:

«7. Em derrogação das idades mínimas previstas no n.º 4, alíneas g), i) e k), do presente artigo, a idade mínima para a emissão de uma carta de condução das categorias C e CE; D1 e D1E; e D e DE, respetivamente, é a idade mínima prescrita para a condução desses veículos para os titulares de um CAP previsto no artigo 5.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), primeiro parágrafo, no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), primeiro parágrafo, ou no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), consoante o que for aplicável.

Caso, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), segundo parágrafo, ou com o artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), segundo parágrafo, da Diretiva 2003/59/CE, um Estado-Membro autorize a condução no seu território a partir de uma idade inferior, a carta de condução só é válida no território do Estado-Membro emissor enquanto o seu titular não tiver atingido a idade mínima aplicável a que se refere o primeiro parágrafo do presente número e não for titular de um CAP.

(*) Diretiva 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 afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).»;

2) No artigo 6.º, ao n.º 4 é aditada a seguinte alínea:

- «c) De veículos movidos a combustíveis alternativos a que se refere o artigo 2.º da Diretiva 96/53/CE do Conselho (*) com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, para transporte de mercadorias sem reboque por titulares de uma carta de condução da categoria B emitida pelo menos dois anos antes, desde que a massa que excede os 3 500 kg se deva exclusivamente ao excesso de massa que o sistema de propulsão apresenta em relação ao sistema de propulsão de um veículo com as mesmas dimensões, mas equipado com um motor de combustão interna convencional, de ignição comandada ou de ignição por compressão, desde que a capacidade de carga não seja superior à desse mesmo veículo.

(*) Diretiva 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 (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).»;

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

«Artigo 15.º

Assistência mútua

1. Os Estados-Membros prestam assistência mútua na aplicação da presente diretiva e trocam informações sobre as cartas de condução que tenham emitido, trocado, substituído, renovado ou cassado. Os Estados-Membros utilizam a rede de cartas de condução da UE criada para o efeito, logo que esta estiver operacional.

2. A rede pode também ser utilizada para o intercâmbio de informações para efeitos de controlo previstos na legislação da União.

3. Os Estados-Membros asseguram que o tratamento de dados pessoais a que se refere a presente diretiva seja efetuado exclusivamente para efeitos de aplicação da presente diretiva e das Diretivas 2003/59/CE e (UE) 2015/413 (*) do Parlamento Europeu e do Conselho. O tratamento de dados pessoais efetuado no âmbito da presente diretiva deve estar em conformidade com os Regulamentos (UE) 2016/679 (**) e (CE) n.º 45/2001 (***) do Parlamento Europeu e do Conselho.

4. O acesso à rede deve ser protegido. Os Estados-Membros podem limitar o acesso às autoridades competentes responsáveis pela aplicação e pelo controlo do cumprimento da presente diretiva e das Diretivas 2003/59/CE e (UE) 2015/413.

(*) Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

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

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

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 23 de maio de 2020, salvo se se tratar de disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 1.º, ponto 6, da presente diretiva, que serão postas em vigor até 23 de maio de 2021. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

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

Artigo 4.º

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

Artigo 5.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 18 de abril de 2018.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

A Presidente

L. PAVLOVA

ANEXO

Os anexos da Diretiva 2003/59/CE são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) a secção 1 é alterada do seguinte modo:

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

«O nível mínimo de qualificação deve ser comparável, pelo menos, ao nível 2 do Quadro Europeu de Qualificações, previsto no anexo II da Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de abril de 2008 (*).

(*) Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de abril de 2008 relativa à instituição do Quadro Europeu de Qualificações para a aprendizagem ao longo da vida (JO C 111 de 6.5.2008, p. 1).»,

ii) o ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. Objetivo: conhecer as características técnicas e o funcionamento dos órgãos de segurança a fim de dominar o veículo, de minimizar a sua usura e de prevenir os seus disfuncionamentos:

limites da utilização dos travões e dos retardadores, utilização combinada dos travões e do retardador, procura do melhor compromisso entre a velocidade e a relação de caixa, utilização da inércia do veículo, utilização dos meios de desaceleração e de travagem nas descidas, atitude a adotar em caso de falha, utilização de dispositivos eletrónicos e mecânicos, como por exemplo o sistema de controlo ativo de guinada (ESP), os sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS), o sistema de travagem antibloqueio (ABS), os sistemas de controlo de tração (TCS) e os sistemas de monitorização do veículo (IVMS) e outros equipamentos, de utilização homologada, para assistência ao condutor ou de automatização.».

iii) o ponto 1.3 passa a ter a seguinte redação:

«1.3. Objetivo: ser capaz de otimizar o consumo de combustível:

otimização do consumo de combustível através da aplicação das competências correspondentes aos pontos 1.1 e 1.2, importância da antecipação do fluxo de tráfego, da distância adequada em relação a outros veículos e da utilização da inércia do veículo, velocidade controlada, estilo de condução fluida e pressão dos pneus adequada, e familiaridade com os sistemas de transporte inteligentes que melhoram a eficiência da condução e prestam assistência na planificação de trajetos.».

iv) antes do título «Cartas C, C + E, C1 e C1 + E», é inserido o seguinte ponto:

«1.3-A. Objetivo: ser capaz de antecipar, de avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego:

estar consciente e adaptar-se a diferentes condições da via, do tráfego e meteorológicas, antecipar os acontecimentos; compreender como preparar e planear uma viagem na presença de condições meteorológicas excecionais; estar familiarizado com a utilização do equipamento de segurança associado e perceber em que momento é necessário adiar ou cancelar uma viagem em virtude de condições meteorológicas extremas; adaptar-se aos riscos do tráfego, nomeadamente manobras perigosas no tráfego ou distração durante a condução (causada pela utilização de dispositivos eletrónicos, por comer, por beber, etc.); reconhecer e adaptar-se a situações perigosas e ser capaz de lidar com o stress delas resultante, nomeadamente relacionado com a dimensão e a massa dos veículos e com os utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e condutores de veículos a motor de duas rodas;

identificar possíveis situações perigosas e interpretar corretamente de que modo elas podem transformar-se em situações em que já não é possível evitar o acidente, e seleccionar e implementar medidas que aumentem as margens de segurança para um nível em que um acidente ainda possa ser evitado no caso de os potenciais perigos ocorrerem.».

v) o ponto 1.4 passa a ter a seguinte redação:

«1.4. Objetivo: ser capaz de assegurar uma carga, respeitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo:

forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, utilização de sistemas de transmissão automática, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, cálculo do volume útil, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade, tipos de embalagens e suportes para a carga;

principais categorias de mercadorias que necessitam de acondicionamento, técnicas de colocação de calços e acondicionamento, utilização de precintas de acondicionamento, verificação dos dispositivos de acondicionamento, utilização dos meios de manutenção, colocação e retirada dos toldos.».

vi) o ponto 1.5 passa a ter a seguinte redação:

«1.5. Objetivo: ser capaz de assegurar a segurança e o conforto dos passageiros:

calibragem dos movimentos longitudinais e laterais, repartição das vias, posicionamento sobre a calçada, suavidade de travagem, trabalho da consola, utilização de infraestruturas específicas (espaços públicos, vias reservadas), gestão de conflitos entre uma condução em segurança e as outras funções enquanto motorista, interação com os passageiros, especificidades do transporte de determinados grupos de passageiros (deficientes, crianças).»,

vii) o ponto 1.6 passa a ter a seguinte redação:

«1.6. Objetivo: ser capaz de assegurar uma carga, respeitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo:

forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, utilização de sistemas de transmissão automática, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade.»,

viii) o ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.1. Objetivo: conhecer o ambiente social do transporte rodoviário e a sua regulamentação:

períodos máximos de trabalho específicos ao setor dos transportes; princípios, aplicação e consequências dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 (*) e (UE) n.º 165/2014 (**) do Parlamento Europeu e do Conselho; sanções em caso de não utilização, má utilização ou manipulação do tacógrafo; conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

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

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

ix) o ponto 2.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.2. Objetivo: conhecer a regulamentação relativa ao transporte de mercadorias:

títulos para o exercício da atividade de transporte, documentos de bordo, proibições de circular em determinadas vias, taxas rodoviárias, obrigações dos contratos-modelo de transporte de mercadorias, redação dos documentos que constituem o contrato de transporte, autorizações de transporte internacional, obrigações da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada (CMR), redação da declaração de expedição, passagem das fronteiras, transitários, documentos especiais de acompanhamento da mercadoria.»,

x) o ponto 3.7 passa a ter a seguinte redação:

«3.7. Objetivo: conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de mercadorias e a organização do mercado:

o transporte rodoviário em relação aos outros modos de transporte (concorrência, carregadores), diferentes atividades do transporte rodoviário (transportes por conta de terceiros, por conta própria, atividades auxiliares do transporte), organização dos principais tipos de empresas de transportes ou das atividades auxiliares dos transportes, diferentes especializações do transporte (camiões-cisterna, temperatura controlada, mercadorias perigosas, transporte de animais, etc.), evolução dos setores (diversificação das prestações oferecidas, transporte ferroviário — transporte rodoviário, subcontratação, etc.).»,

xi) o ponto 3.8 passa a ter a seguinte redação:

«3.8. Objetivo: conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de passageiros e a organização do mercado:

o transporte rodoviário de passageiros em relação aos outros modos de transporte de passageiros (comboio, veículos particulares), diferentes atividades do transporte rodoviário de passageiros, sensibilidade para a deficiência, travessia das fronteiras (transporte internacional), organização dos principais tipos de empresas de transporte rodoviário de passageiros.»,

b) a secção 2 é alterada do seguinte modo:

i) o ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.1. Opção que inclui simultaneamente a frequência de cursos e um exame

A qualificação inicial comporta o ensino de todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1. A duração desta qualificação inicial é de 280 horas.

Cada candidato a motorista deve efetuar pelo menos 20 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como estabelecidos na Diretiva 2006/126/CE.

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada candidato a motorista pode efetuar, no máximo, oito horas das 20 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

Os Estados-Membros podem autorizar que uma parte da formação seja ministrada pelo centro de formação reconhecido, através de ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica, sem deixar de assegurar que a elevada qualidade e a eficácia da formação sejam mantidas, e selecionando os temas para os quais a utilização de ferramentas das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. Os Estados-Membros podem considerar como parte do programa de formação outros módulos específicos exigidos nos termos de outros atos legislativos da União. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) para o transporte de mercadorias perigosas, a formação relativa à sensibilização para a deficiência ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (**) e a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho (**).

Para os motoristas referidos no artigo 5.º, n.º 5, a duração da qualificação inicial é de 70 horas, cinco das quais de condução individual.

No final dessa formação, as autoridades competentes dos Estados-Membros ou a entidade por elas designada submetem o motorista a um exame escrito ou oral. Esse exame inclui pelo menos uma questão por objetivo referido na lista das matérias que consta da secção 1.

(*) Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

(**) Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

(***) Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins e que altera as Diretivas 64/432/CEE e 93/119/CE e o Regulamento (CE) n.º 1255/97 (JO L 3 de 5.1.2005, p. 1).»,

ii) no ponto 2.2, alínea b), o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O veículo utilizado durante o exame prático satisfaz no mínimo os critérios dos veículos de exame estabelecidos na Diretiva 2006/126/CE.»

c) as secções 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«Secção 3: Qualificação inicial acelerada prevista no artigo 3.º, n.º 2

A qualificação inicial acelerada comporta o ensino de todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1. A duração é de 140 horas.

Cada candidato a motorista deve efetuar pelo menos 10 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame estabelecidos na Diretiva 2006/126/CE.

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada candidato a motorista pode efetuar, no máximo, quatro horas das 10 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao

domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

As disposições do ponto 2.1, quarto parágrafo, aplicam-se igualmente à qualificação inicial acelerada.

Para os motoristas referidos no artigo 5.º, n.º 5, a duração da qualificação inicial acelerada é de 35 horas, das quais duas e meia em condução individual.

No final dessa formação, as autoridades competentes dos Estados-Membros ou a entidade por elas designada submetem o motorista a um exame escrito ou oral. Esse exame inclui pelo menos uma questão por objetivo referido na lista das matérias que consta da secção 1.

Secção 4: Formação contínua obrigatória prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b)

São organizados cursos de formação contínua obrigatória por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, lecionadas por períodos de pelo menos sete horas, que podem ser repartidos por dois dias consecutivos. Em caso de recurso à aprendizagem eletrónica, o centro de formação reconhecido deve assegurar que a manutenção da devida qualidade da formação, inclusive selecionando os temas para os quais a utilização das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. A duração máxima da formação eletrónica é de 12 horas. Pelo menos um dos períodos do curso de formação deve abranger uma matéria relacionada com segurança rodoviária. O teor da formação deve ter em conta as necessidades de formação específicas das operações de transportes efetuadas pelo motorista e a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes, bem como, tanto quanto possível, as necessidades específicas do motorista em matéria de formação. Durante as 35 horas, deverão ser abordadas diferentes matérias, incluindo a repetição de conteúdos da formação, caso se verifique que o motorista precisa de medidas de apoio específicas.

Os Estados-Membros podem ponderar que a formação específica completada exigida nos termos de outra legislação da União seja contabilizada até ao equivalente de um dos períodos fixados de sete horas. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas, a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 e, para o transporte de passageiros, a formação relativa à sensibilização para a deficiência ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011. Contudo, os Estados-Membros podem decidir que a formação específica completada requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas conte como dois dos períodos de sete horas, desde que esta seja a única formação tida em conta na formação contínua.»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) o título passa a ter a seguinte redação:

«DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA»,

b) o ponto 2 é alterado do seguinte modo:

i) na face 1 da carta de qualificação de motorista:

— na alínea d), o ponto 9 passa a ter a seguinte redação:

«9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;»,

— na alínea e), a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«A menção “Modelo da União Europeia” na ou nas línguas do Estado-Membro que emite a carta e a menção “Carta de qualificação de motorista”, nas restantes línguas oficiais da União, impressa a azul, a fim de constituir o pano de fundo da carta.»;

ii) na face 2 da carta de qualificação de motorista, alínea a), os pontos 9 e 10 passam a ter a seguinte redação:

«9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua,

10. o código harmonizado “95” da União previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE,»,

c) o ponto 4 é alterado do seguinte modo:

i) o título passa a ter a seguinte redação:

«MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA»,

ii) na face 2 do modelo, na rubrica 10, os termos «Código comunitário» são substituídos pelos termos «Código da União»,

d) é aditado o seguinte ponto:

«5. Disposições transitórias

As cartas de qualificação de motorista emitidas antes de 23 de maio de 2020 são válidas até ao termo do seu prazo de validade.»;

3) É aditado o seguinte anexo:

«ANEXO III

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA DAS REFERÊNCIAS A DETERMINADAS CATEGORIAS DE CARTAS DE CONDUÇÃO

Referência na presente diretiva	Referência na Diretiva 2006/126/CE
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E.

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2018/646 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de abril de 2018

relativa a um regime comum de prestação de melhores serviços em matéria de competências e qualificações (Europass) e que revoga a Decisão n.º 2241/2004/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 165.º e 166.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Quando procuram um emprego ou fazem opções de aprendizagem, estudo ou trabalho, as pessoas necessitam de acesso a informação e de orientação sobre as oportunidades disponíveis, sobre como avaliar as suas competências e como apresentar as informações referentes às suas competências e qualificações.
- (2) A existência de diferenças nas definições, nos formatos dos documentos, nas línguas e nos métodos de avaliação e de validação, suscitam desafios consideráveis às pessoas, aos empregadores, às autoridades e organismos competentes. Estes desafios surgem sobretudo quando as pessoas se deslocam entre países, incluindo países terceiros, mas também quando procuram um novo emprego ou quando participam em atividades de aprendizagem ou de gestão de carreira. Para dar resposta a estes desafios, é importante dispor de informações claras e amplamente divulgadas, que haja uma compreensão partilhada e que seja melhorada a transparência das competências e qualificações.
- (3) A Nova Agenda de Competências para a Europa, adotada pela Comissão em 10 de junho de 2016, convida os Estados-Membros, os parceiros sociais, as empresas e outras partes interessadas a trabalhar em conjunto sobre dez medidas para melhorar a qualidade e a relevância da aquisição de competências, para aumentar a visibilidade e a comparabilidade das competências e para melhorar a informação sobre competências tendo em vista, em particular, a informação para escolhas profissionais fundamentadas. Entre essas dez medidas que proporcionam uma via-chave para alcançar e apoiar esses objetivos, consta uma proposta de revisão do regime do Europass.
- (4) A Decisão n.º 2241/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ estabeleceu um regime para responder aos desafios relativos à procura de emprego, à participação em atividades de aprendizagem e à gestão de carreira. O objetivo desta decisão era alcançar uma melhor transparência das qualificações e aptidões através de um conjunto de documentos designado por «Europass», que os cidadãos podem utilizar numa base voluntária. Esta decisão criou também organismos nacionais, conhecidos como os Centros Nacionais Europass, para aplicar o regime Europass.
- (5) Para alcançar o seu objetivo principal, o regime Europass centra-se nas ferramentas para a documentação das competências e qualificações. Essas ferramentas têm sido amplamente utilizadas através do sistema de informação sobre o Europass na Internet.

⁽¹⁾ JO C 173 de 31.5.2017, p. 45.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 15 de março de 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 12 de abril de 2018.

⁽³⁾ Decisão n.º 2241/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 2004, que institui um quadro comunitário único para a transparência das qualificações e competências (Europass) (JO L 390 de 31.12.2004, p. 6).

- (6) Os Centros Nacionais Europass prestam apoio aos utilizadores e promovem a documentação de competências e qualificações. A rede Euroguidance, que promove a dimensão europeia da orientação e presta informações de elevada qualidade sobre a orientação ao longo da vida e a mobilidade transnacional para fins de aprendizagem, também contribuiu para o desenvolvimento da prestação de informação relativa às ferramentas da União em matéria de competências e qualificações. Os pontos de coordenação nacionais do Quadro Europeu de Qualificações apoiam as autoridades nacionais na referenciação dos quadros de qualificações ou nos sistemas do Quadro Europeu de Qualificações (QEQ) e têm como prioridade aproximar mais o QEQ dos cidadãos e das organizações. O apoio, e uma maior coordenação destes serviços nacionais, deverão ser garantidos de modo a reforçar o seu impacto, respeitando contudo a diversidade dos sistemas nacionais.
- (7) No seu relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 19 de dezembro de 2013, sobre a avaliação do Europass, a Comissão concluiu que a missão dos Centros Nacionais Europass em termos de sensibilização para o Europass e de prestação das informações necessárias a todas as partes interessadas constitui um modelo satisfatório de aplicação do Europass. No entanto, a Comissão concluiu também que, na sua maioria, as ferramentas Europass ainda não atingiram todos os potenciais utilizadores e tiveram uma difusão desigual em termos geográficos e de faixa etária e que uma melhor coordenação e integração dos serviços de apoio à orientação e à mobilidade no âmbito do regime do Europass permitiria atingir um maior número de potenciais utilizadores.
- (8) Os dados disponíveis mostram que o Europass é utilizado pelos grupos sociais com elevada literacia digital, enquanto os grupos menos favorecidos, como as pessoas com níveis de educação mais baixos, os idosos ou os desempregados de longa duração, não têm, muitas vezes, conhecimento da existência do Europass e das suas ferramentas e, por conseguinte, não podem beneficiar dos mesmos.
- (9) O dossier Europass é uma das várias ferramentas e instrumentos criados ao nível da União para melhorar a transparência e a compreensão das competências e qualificações.
- (10) O dossier Europass é constituído por cinco modelos de documentos. O modelo de Europass-Curriculum Vitae (CV) permite aos cidadãos preencher os seus CV num formato normalizado. Desde que o Europass-CV foi inicialmente estabelecido, em 2004, foram criados mais de 100 milhões de Europass-CV por meio digital. Dois modelos de suplementos de qualificações, a saber, o Europass-Suplemento ao Diploma e o Europass-Suplemento ao Certificado, informam sobre o conteúdo e os resultados de aprendizagem associados a uma qualificação, bem como sobre o sistema de ensino do país que atribui a qualificação. O Europass-Passaporte Linguístico é utilizado para descrever as competências linguísticas. O modelo Europass-Mobilidade descreve as competências adquiridas no estrangeiro em experiências de mobilidade com fins de aprendizagem ou de trabalho.
- (11) A recomendação do Conselho, de 22 de maio de 2017 ⁽¹⁾, estabelece um regime de referência comum para ajudar pessoas e organizações a comparar diferentes sistemas de qualificações e os níveis de qualificações desses sistemas.
- (12) A Recomendação do Conselho, de 20 de dezembro de 2012 ⁽²⁾, convidou os Estados-Membros a estabelecerem, até 2018, de acordo com as circunstâncias e especificidades nacionais e conforme considerem adequado, disposições para a validação da aprendizagem não formal e informal que permitam a qualquer pessoa obter a validação dos seus conhecimentos, aptidões e competências adquiridos através da aprendizagem não formal e informal e obter uma qualificação completa ou, se for caso disso, uma qualificação parcial.
- (13) A Resolução do Conselho, de 28 de maio de 2004, relativa ao reforço das políticas, sistemas e práticas no domínio da orientação ao longo da vida, especifica os principais objetivos de uma política de orientação ao longo da vida para todos os cidadãos da União. A Resolução do Conselho, de 21 de novembro de 2008 ⁽³⁾, realça a importância da orientação para a aprendizagem ao longo da vida.
- (14) O Portal de oportunidades de aprendizagem e qualificações na Europa dá acesso a informações sobre oportunidades de aprendizagem e qualificações disponibilizadas em diferentes sistemas de ensino na Europa e sobre a comparação dos quadros nacionais de qualificações através da utilização do QEQ.
- (15) O Panorama de Competências da UE fornece informações sobre as competências necessárias em diferentes profissões e setores industriais específicos, incluindo a procura e a oferta a nível nacional.

⁽¹⁾ Recomendação do Conselho, de 22 de maio de 2017, relativa ao Quadro Europeu de Qualificações para a aprendizagem ao longo da vida, que revoga a Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2008, relativa à instituição do Quadro Europeu de Qualificações para a aprendizagem ao longo da vida (JO C 189 de 15.6.2017, p. 15).

⁽²⁾ Recomendação do Conselho, de 20 de dezembro de 2012, sobre a validação da aprendizagem não formal e informal (JO C 398 de 22.12.2012, p. 1).

⁽³⁾ Resolução do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-Membros, reunidos no Conselho, de 21 de novembro de 2008 – «Integrar melhor a orientação ao longo da vida nas estratégias de aprendizagem ao longo da vida» (JO C 319 de 13.12.2008, p. 4).

- (16) A análise das ofertas de emprego e de outras tendências no mercado de trabalho é uma prática aceite para o desenvolvimento da informação sobre competências, de forma a compreender as questões de inadequação e escassez de competências, bem como desfasamentos entre a oferta e a procura de qualificações.
- (17) A Classificação Europeia multilingue das Competências/Aptidões, Qualificações e Profissões (ESCO), elaborada e constantemente atualizada pela Comissão em estreita cooperação com os Estados-Membros e as partes interessadas, tem por objetivo promover a transparência das competências e das qualificações para o ensino e a formação, bem como para fins profissionais. Após ser adequadamente testada e tendo em conta a posição dos Estados-Membros, a ESCO poderá ser utilizada pela Comissão no âmbito do regime Europass; a utilização da ESCO pelos Estados-Membros é facultativa, após ser testada e avaliada pelos Estados-Membros.
- (18) A rede europeia de serviços de emprego (EURES), estabelecida pelo Regulamento (UE) 2016/589 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, é uma rede de cooperação para intercâmbio de informações e que facilita a interação entre candidatos a emprego e empregadores. Presta apoio gratuito aos candidatos a emprego que pretendem mudar para outro país e ajuda os empregadores que pretendem recrutar trabalhadores de outros países. O desenvolvimento de sinergias e a cooperação entre os portais Europass e EURES poderia reforçar o impacto de ambos os serviços.
- (19) Os processos inerentes ao funcionamento do mercado de trabalho, tais como a publicação de ofertas de emprego, as candidaturas a emprego, a avaliação de competências e o recrutamento são, cada vez mais, geridos por meios digitais através de ferramentas que utilizam as redes sociais, grandes volumes de dados e outras tecnologias. A seleção de candidatos é gerida através de ferramentas e processos que procuram informações sobre competências e qualificações adquiridas em contextos formais, não formais e informais.
- (20) A aprendizagem formal, não formal e informal, que atualmente também tem lugar em novas formas e novos contextos, é disponibilizada por uma variedade de prestadores, em especial através da utilização de tecnologias e plataformas digitais, da aprendizagem à distância, da aprendizagem por meios digitais, da aprendizagem inter pares, de cursos por meios digitais abertos a todos e dos recursos educativos abertos. Acresce que, as competências, as experiências e os resultados de aprendizagem são reconhecidos de diferentes formas, por exemplo, através de cartões digitais abertos. As tecnologias digitais são também utilizadas para competências adquiridas no contexto de uma aprendizagem não formal, tais como o serviço de animação juvenil e o voluntariado.
- (21) Para efeitos da presente decisão, o conceito de competências deve ser entendido em sentido lato, abrangendo aquilo que uma pessoa sabe, compreende e é capaz de fazer. O conceito de competências refere-se a diversos tipos de resultados da aprendizagem, incluindo conhecimentos e aptidões, bem como a capacidade para aplicar conhecimentos e utilizar recursos adquiridos para realizar tarefas e resolver problemas. Para além da reconhecida importância das competências profissionais, é também reconhecido que as competências transversais ou pessoais («soft»), como o pensamento crítico, o trabalho em equipa, a resolução de problemas e a criatividade, as competências linguísticas e digitais, são cada vez mais importantes e são elementos essenciais para a realização pessoal e profissional, podendo ser aplicadas em diferentes domínios. As pessoas poderiam beneficiar de ferramentas e de orientações em matéria de avaliação e descrição dessas e de outras competências.
- (22) Tradicionalmente, as pessoas apresentam as informações sobre as suas competências adquiridas e qualificações num CV e em documentos comprovativos como, por exemplo, certificados ou diplomas. Hoje em dia, existem novas ferramentas que podem facilitar a apresentação das competências e qualificações através do recurso a variados formatos digitais e eletrónicos. As novas ferramentas também podem ajudar as pessoas a fazer uma autoavaliação das competências adquiridas em diferentes contextos.
- (23) O regime Europass deverá responder às necessidades atuais e futuras. Os utilizadores necessitam de ferramentas para documentar as suas competências e qualificações. Além disso, as ferramentas de avaliação de competências e de autoavaliação de competências, bem como o acesso às informações relevantes, nomeadamente sobre as oportunidades de validação e a orientação, podem ser úteis para a tomada de decisões sobre oportunidades de emprego e aprendizagem.
- (24) Para continuar a assegurar a sua relevância e utilidade para os utilizadores, as ferramentas da União em matéria de competências e qualificações deverão adaptar-se à evolução das práticas e aos progressos tecnológicos. Este objetivo deverá ser concretizado mediante, por exemplo, a criação de elementos inovadores, tais como ferramentas interativas, edição e conceção de documentos, velando por que as ferramentas sejam mais completas, eficazes e eficientes, e simplificadas, bem como através de uma maior interoperabilidade em termos técnicos e de sinergias entre ferramentas relacionadas, incluindo as que são desenvolvidas por terceiros, e tendo em conta as necessidades específicas das pessoas com deficiência. Além disso, poderão ser utilizadas medidas em matéria de autenticação para apoiar a verificação de documentos digitais sobre competências e qualificações.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2016/589 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de abril de 2016, relativo a uma rede europeia de serviços de emprego (EURES), ao acesso dos trabalhadores a serviços de mobilidade e ao desenvolvimento da integração dos mercados de trabalho, e que altera os Regulamentos (UE) n.º 492/2011 e (UE) n.º 1296/2013 (JO L 107 de 22.4.2016, p. 1).

- (25) Por conseguinte, o regime Europass, criado pela Decisão n.º 2241/2004/CE, deverá ser substituído por um novo regime que dê resposta à evolução destas necessidades.
- (26) O novo regime Europass deverá responder às necessidades e às expectativas de todos os utilizadores finais individuais, tais como aprendentes, candidatos a emprego, incluindo pessoas desempregadas e trabalhadores, bem como de outras partes interessadas, como empregadores (em particular as pequenas e médias empresas), câmaras de comércio, organizações da sociedade civil, voluntários, orientadores profissionais, serviços públicos de emprego, parceiros sociais, prestadores de ensino e formação, organizações de juventude, prestadores de serviços de animação juvenil, autoridades nacionais competentes e decisores políticos. A fim de apoiar a sua integração, o regime Europass deverá ter igualmente em conta as necessidades dos nacionais de países terceiros que chegam à União ou que nela residem.
- (27) O regime Europass deverá evoluir de molde a permitir a descrição de diferentes tipos de aprendizagem e de competências, em especial as adquiridas através da aprendizagem não formal e informal.
- (28) O regime Europass deverá ser elaborado através de uma abordagem centrada no utilizador e nos comentários recebidos e através da identificação de requisitos, nomeadamente através de sondagens e realização de testes. Nesse sentido, deverá ser dada atenção especial às necessidades, atuais e futuras, dos grupos-alvo do Europass. As características do Europass deverão refletir, em particular, o compromisso assumido pelos Estados-Membros e pela União de assegurar às pessoas com deficiência uma igualdade de acesso ao mercado de trabalho e às tecnologias e aos sistemas de informação e de comunicação. As ferramentas Europass deverão ser percetíveis, operáveis, compreensíveis e robustas, tornando-se assim mais acessíveis aos utilizadores, em especial às pessoas com deficiência.
- (29) As atualizações e alterações ao regime Europass deverão ser realizadas em cooperação com as partes interessadas, como os serviços de emprego, os orientadores profissionais, os prestadores de ensino e formação, os parceiros sociais, nomeadamente os sindicatos e as associações de empregadores, e no pleno respeito pela cooperação política em curso, como o processo de Bolonha no Espaço Europeu do Ensino Superior. A colaboração construtiva entre a Comissão, os Estados-Membros e as partes interessadas é extremamente importante para o êxito da elaboração e da aplicação do regime Europass.
- (30) A legislação da União em matéria de proteção dos dados pessoais e as medidas nacionais de execução deverão aplicar-se ao tratamento dos dados pessoais que são armazenados e tratados nos termos da presente decisão. Os utilizadores deverão ter a possibilidade de restringir o acesso aos seus dados pessoais.
- (31) A participação no regime Europass deverá estar aberta aos membros do Espaço Económico Europeu que não sejam Estados-Membros da União, aos Estados aderentes, aos Estados candidatos e aos Estados potencialmente candidatos à adesão à União, dado o seu interesse e longa cooperação com a União neste domínio. A participação deverá ocorrer de acordo com as disposições dos instrumentos que regem as relações entre a União e esses países. As informações sobre competências e qualificações fornecidas através do regime Europass deverão provir de um número de países e de sistemas de ensino que seja superior ao número de países participantes e deverão refletir os fluxos migratórios de e para outras partes do mundo.
- (32) A Comissão deverá assegurar a coerência da aplicação e do acompanhamento da presente decisão através de um grupo consultivo Europass composto por representantes dos Estados-Membros e das partes interessadas. O grupo consultivo deverá, em especial, estabelecer uma abordagem estratégica para a aplicação e o futuro desenvolvimento do Europass e prestar aconselhamento sobre o desenvolvimento de ferramentas baseadas na Internet, nomeadamente através da realização de testes e sobre a informação fornecida através da plataforma digital Europass, em cooperação com outros grupos, se for caso disso.
- (33) O cofinanciamento para a aplicação da presente decisão é fornecido, nomeadamente, a título do programa da União «Erasmus+», tal como estabelecido no Regulamento (UE) n.º 1288/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾. O comité criado nos termos deste regulamento participa nos debates estratégicos sobre os progressos alcançados relativamente à execução do Europass e à sua evolução no futuro.
- (34) Atendendo a que o objetivo da presente decisão, a saber, a criação de um regime abrangente e interoperável de ferramentas e informações, em particular para fins de mobilidade transnacional para a aprendizagem e o emprego, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido aos efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente decisão não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1288/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Programa «Erasmus+» o programa da União para o ensino, a formação, a juventude e o desporto e que revoga as Decisões n.º 1719/2006/CE, n.º 1720/2006/CE e n.º 1298/2008/CE (JO L 347 de 20.12.2013, p. 50).

- (35) Regra geral, as obrigações e os encargos administrativos e financeiros que recaem sobre os Estados-Membros deverão ser equilibrados em relação aos custos e benefícios.
- (36) As atividades realizadas no âmbito da presente decisão deverão ter o apoio especializado das agências da União, em especial do Centro Europeu para o Desenvolvimento da Formação Profissional, nos respetivos domínios de competência.
- (37) Por conseguinte, a Decisão n.º 2241/2004/CE deverá ser revogada, sem prejuízo da validade ou do estatuto de documentos Europass já emitidos. Enquanto não forem efetuadas as alterações ou atualizações necessárias em conformidade com a presente decisão, todos os modelos de documentos Europass já criados deverão ser mantidos no âmbito do novo regime. A fim de assegurar uma transição harmoniosa para a plataforma digital Europass, o sistema de informação sobre o Europass na Internet, criado pela Decisão n.º 2241/2004/CE, deverá permanecer em funcionamento até que a plataforma digital Europass seja criada e esteja operacional,

ADOTARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. A presente decisão estabelece um regime europeu para apoiar a transparência e a compreensão de competências e qualificações adquiridas em contexto formal, não formal e informal, inclusive através de experiências práticas, da mobilidade e do voluntariado («Europass»).
2. O Europass é constituído por ferramentas baseadas na Internet e informações relevantes disponíveis, nomeadamente informações de apoio à dimensão europeia da orientação fornecidas através de uma plataforma digital e apoiadas por serviços nacionais, cujo objetivo é ajudar os utilizadores a melhor comunicar e apresentar as suas competências e qualificações e a comparar qualificações.
3. O Europass destina-se a:
 - a) Utilizadores finais individuais, nomeadamente aprendentes, candidatos a emprego, trabalhadores e voluntários; e
 - b) Partes interessadas, tais como prestadores de ensino e formação, orientadores profissionais, empregadores, serviços públicos de emprego, parceiros sociais, prestadores de serviços de animação juvenil, organizações de juventude e decisores políticos.
4. A utilização do Europass é voluntária e não impõe qualquer obrigação, nem confere quaisquer direitos, além dos previstos na presente decisão.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente decisão, entende-se por:

- a) «Suplemento ao certificado», um documento anexado a um certificado de ensino e formação profissionais ou um certificado profissional emitido pelas autoridades ou organismos competentes destinado a facilitar a compreensão, por terceiros – sobretudo noutro país –, dos resultados de aprendizagem obtidos pelo titular da qualificação, bem como da natureza, do nível, do contexto, do conteúdo e do estatuto do ensino e da formação concluídos e das competências adquiridas;
- b) «Suplemento ao diploma», um documento anexado a um certificado de ensino superior emitido pelas autoridades ou organismos competentes destinado a facilitar a compreensão, por terceiros – sobretudo noutro país –, dos resultados de aprendizagem obtidos pelo titular da qualificação, bem como da natureza, do nível, do contexto, do conteúdo e do estatuto do ensino e da formação concluídos e das competências adquiridas;
- c) «Suplementos Europass», um conjunto de documentos, nomeadamente suplementos ao diploma e suplementos ao certificado, emitido pelas autoridades ou organismos competentes;
- d) «Orientação», um processo contínuo que permite às pessoas identificar as suas capacidades, competências e os seus interesses, através de uma série de atividades individuais e coletivas, para tomar decisões em matéria de ensino, formação e emprego e gerir os seus percursos de vida individuais no âmbito da aprendizagem, do trabalho e noutros contextos em que essas capacidades e competências são adquiridas ou utilizadas;
- e) «Dimensão europeia da orientação», a cooperação e o apoio a nível da União com vista a reforçar as políticas, os sistemas e as práticas de orientação na União;
- f) «Qualificação», o resultado formal de um processo de avaliação e validação, obtido quando uma autoridade ou um organismo competente decide que uma pessoa alcançou resultados de aprendizagem de acordo com determinadas normas;

- g) «Avaliação de competências», o processo ou método utilizado para avaliar, medir e descrever, por meio de uma autoavaliação ou de uma avaliação certificada por terceiros, ou de ambas, as competências de cada pessoa adquiridas em contextos formais, não formais ou informais;
- h) «Autoavaliação de competências», o processo de reflexão sistemática das pessoas sobre as suas competências mediante referência a uma descrição de competências estabelecida;
- i) «Informação sobre competências», uma análise quantitativa ou qualitativa de dados agregados sobre competências provenientes que esteja disponível, proveniente de fontes existentes relativas ao mercado de trabalho e das correspondentes oportunidades de aprendizagem em termos de ensino e de formação, que seja suscetível de contribuir para a orientação e o aconselhamento, os processos de recrutamento, a escolha dos percursos de ensino, de formação e de carreira;
- j) «Serviços de autenticação», processos técnicos, nomeadamente assinaturas eletrónicas e autenticação de sítios Web, que permitem aos utilizadores verificarem as informações, por exemplo, a identidade, através do Europass;
- k) «Interoperabilidade técnica», a capacidade dos sistemas de tecnologia de informação e de comunicação para interagir a fim de permitir a partilha de informações, alcançada por acordo entre todas as partes e os titulares das informações;
- l) «Validação», o processo através do qual uma autoridade ou organismo competente confirma que uma determinada pessoa adquiriu resultados de aprendizagem, incluindo os adquiridos em contextos de aprendizagem não formal e informal, avaliados com base numa norma pertinente, e que consiste em quatro etapas distintas, nomeadamente, identificação, documentação, avaliação e certificação dos resultados da avaliação sob a forma de uma qualificação completa, de créditos ou de uma qualificação parcial, conforme adequado e de acordo com as circunstâncias nacionais;
- m) «Normas abertas», normas técnicas que foram elaboradas no âmbito de um processo de colaboração e que foram publicadas para serem utilizadas livremente por todas as partes interessadas;
- n) «Plataforma digital», uma aplicação baseada na Internet que fornece informações e ferramentas aos utilizadores finais e lhes permite efetuar operações específicas por via eletrónica;
- o) «Dados pessoais», qualquer informação relativa a uma pessoa singular identificada ou identificável.

Artigo 3.º

Plataforma digital

1. O Europass disponibiliza, através de uma plataforma digital, as ferramentas baseadas na Internet para:
 - a) Documentar e descrever informações pessoais numa variedade de formatos, incluindo modelos de curricula vitae (CV);
 - b) Documentar e descrever competências e qualificações adquiridas através de experiências de trabalho e de aprendizagem, incluindo através da mobilidade e do voluntariado;
 - c) Avaliação de competências e autoavaliação de competências;
 - d) Documentar os resultados da aprendizagem de qualificações, incluindo os modelos dos suplementos Europass, tal como referidos no artigo 5.º;

A utilização das ferramentas Europass para a avaliação de competências e para a autoavaliação de competências, tal como referido na alínea c), não implica diretamente um reconhecimento formal ou uma atribuição de qualificações.

2. A plataforma digital Europass deve fornecer informações disponíveis ou ligações para informações disponíveis sobre os seguintes assuntos:
 - a) Oportunidades de aprendizagem;
 - b) Qualificações e quadros ou sistemas de qualificações;
 - c) Oportunidades de validação da aprendizagem não formal e informal;
 - d) Práticas de reconhecimento e legislação aplicável em vários países, incluindo países terceiros;
 - e) Serviços que fornecem orientação para a mobilidade transnacional para fins de aprendizagem e para a gestão de carreira;

- f) Informação sobre competências gerada pelas atividades e agências relevantes ao nível da União nos respetivos domínios de competência;
- g) Informação sobre competências e qualificações que possa ser relevante para as necessidades específicas dos nacionais de países terceiros que chegam ou que residem na União, favorecendo a sua integração.

Artigo 4.º

Princípios essenciais e características

1. A plataforma digital Europass e as ferramentas baseadas na Internet, incluindo o seu conteúdo e funcionalidade, devem ser intuitivas e seguras e ser disponibilizadas a título gratuito a todos os utilizadores.
2. A plataforma digital Europass e as ferramentas baseadas na Internet, incluindo o seu conteúdo e funcionalidade devem ser acessíveis para as pessoas com deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade estabelecidos na legislação da União aplicável.
3. As ferramentas Europass baseadas na Internet devem utilizar normas abertas para serem disponibilizadas a título gratuito, tendo em vista a sua utilização pelos Estados-Membros e por outras partes interessadas numa base voluntária.
4. As ferramentas Europass baseadas na Internet devem fazer referência ao QEQ nas informações sobre qualificações, na descrição de sistemas nacionais de ensino e de formação e noutras áreas relevantes, conforme adequado e em função das circunstâncias nacionais.
5. A plataforma digital Europass pode incluir uma opção que permita aos utilizadores a armazenagem de dados pessoais, como o seu perfil pessoal. A legislação da União em matéria de proteção de dados deve ser aplicada ao tratamento desses dados pessoais. Deve ser disponibilizada aos utilizadores uma série de opções, que lhes permita limitar o acesso aos seus dados ou a determinados atributos.
6. O Europass apoiará serviços de autenticação de documentos digitais ou representações de informações sobre competências e qualificações.
7. As ferramentas Europass baseadas na Internet devem ser disponibilizadas nas línguas oficiais das instituições da União.
8. As ferramentas Europass baseadas na Internet devem apoiar e garantir a interoperabilidade técnica e sinergias com outros instrumentos e serviços relevantes disponibilizados a nível da União e, conforme adequado, a nível nacional.

Artigo 5.º

Suplementos Europass

1. As autoridades ou organismos competentes emitem os suplementos Europass de acordo com modelos. Em especial, a fim de garantir maior facilidade de compreensão e o fornecimento de informações completas, deve ser respeitada a ordem dos elementos nos modelos.
2. Os modelos referidos no n.º 1 são elaborados e, se necessário, revistos pela Comissão, em estreita cooperação e consulta com os Estados-Membros e outras partes interessadas, tais como o Conselho da Europa e a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura, para assegurar a relevância e a usabilidade dos suplementos.
3. Os suplementos Europass devem ser emitidos gratuitamente e, sempre que possível, em formato eletrónico. Os suplementos Europass devem ser emitidos na língua nacional e, na medida do possível, noutra língua europeia.
4. Os suplementos Europass não substituem os diplomas ou certificados originais nem equivalem ao reconhecimento oficial do diploma ou certificado original pelas autoridades ou pelos organismos competentes de outros países.

Artigo 6.º

Atribuições da Comissão

1. A Comissão assegura a gestão da plataforma digital Europass. Para o efeito, a Comissão deve:
 - a) Garantir a disponibilidade e a elevada qualidade das informações a nível da União ou das ligações para as informações disponíveis, tal como referido no artigo 3.º, n.º 2;
 - b) Desenvolver, testar e, se necessário, atualizar a plataforma digital Europass, incluindo as normas abertas, em consonância com as necessidades dos utilizadores e os progressos tecnológicos, bem como com a evolução dos mercados de trabalho e da oferta de ensino e de formação;

- c) Manter-se a par dos mais recentes desenvolvimentos tecnológicos suscetíveis de facilitar o acesso dos idosos e das pessoas com deficiência ao Europass e, se for caso disso, integrá-los;
 - d) Velar por que qualquer desenvolvimento ou atualização da plataforma digital Europass, incluindo as normas abertas, favoreça a coerência das informações e apresente um valor acrescentado evidente;
 - e) Velar por que as ferramentas baseadas na Internet, em particular as ferramentas de avaliação e de autoavaliação, sejam plenamente testadas e a sua qualidade assegurada; e
 - f) Assegurar a qualidade e controlar a eficácia da plataforma digital Europass, nomeadamente das ferramentas baseadas na Internet, em consonância com as necessidades dos utilizadores.
2. A Comissão assegura a execução efetiva da presente decisão. Para o efeito, a Comissão deve:
- a) Garantir a participação e o envolvimento ativos dos Estados-Membros no planeamento estratégico, incluindo a definição e a orientação dos objetivos estratégicos, a garantia da qualidade e o financiamento, e ter devidamente em conta as suas posições;
 - b) Garantir a participação e o envolvimento ativos dos Estados-Membros no desenvolvimento, na realização de testes, na atualização e na avaliação da plataforma digital Europass, incluindo as normas abertas, e ter devidamente em conta as suas posições;
 - c) Assegurar que, a nível da União, as partes interessadas são associadas à aplicação e à avaliação da presente decisão;
 - d) Organizar atividades de aprendizagem e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros e, se for caso disso, facilitar o aconselhamento interpares a pedido dos Estados-Membros; e
 - e) Garantir a realização de atividades de promoção, orientação e informação eficazes e adequadas ao nível da União, a fim de chegar aos utilizadores relevantes e às partes interessadas, incluindo as pessoas com deficiência.

Artigo 7.º

Atribuições dos Estados-Membros

1. Cada Estado-Membro é responsável pela execução da presente decisão ao nível nacional através dos serviços nacionais competentes e sem prejuízo das disposições nacionais em termos de execução e organização. Para o efeito, os Estados-Membros devem:
- a) Coordenar as atividades relacionadas com a aplicação das ferramentas Europass baseadas na Internet;
 - b) Promover a utilização e reforçar o conhecimento e a visibilidade do Europass;
 - c) Promover e prestar informações sobre serviços que forneçam orientação para a mobilidade transnacional para efeitos de aprendizagem e a gestão de carreira, incluindo, conforme adequado, serviços de orientação individuais;
 - d) Disponibilizar na plataforma digital Europass informações sobre oportunidades de aprendizagem, qualificações e práticas de reconhecimento, nomeadamente através de ligações para sítios Web relevantes a nível nacional;
 - e) Envolver as partes interessadas de todos os setores relevantes e promover a cooperação entre as partes interessadas dos setores público e privado, nas atividades sob a sua responsabilidade.
2. O fornecimento de informações à plataforma digital Europass nos termos do artigo 3.º, n.º 2, não cria obrigações adicionais para os Estados-Membros.

Artigo 8.º

Tratamento e proteção dos dados

As medidas previstas na presente decisão devem ser executadas de acordo com a legislação da União em matéria de proteção de dados pessoais, em especial a Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ e o Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

*Artigo 9.º***Acompanhamento e avaliação**

1. A Comissão apresenta um relatório sobre os progressos realizados e a evolução futura prevista na sequência da adoção da presente decisão, se for caso disso, no contexto dos quadros estratégicos relevantes em matéria de educação, de formação e de emprego.
2. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 23 de maio de 2023 e, seguidamente, de cinco em cinco anos, um relatório de avaliação sobre a execução e o impacto da presente decisão.
3. A avaliação deve ser realizada por uma entidade independente, com base em indicadores qualitativos e quantitativos elaborados pela Comissão após consulta aos Estados-Membros.

*Artigo 10.º***Países participantes**

1. A participação nas atividades referidas na presente decisão está aberta aos membros do Espaço Económico Europeu que não são Estados-Membros da União, de acordo com as disposições do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.
2. A participação também esta aberta aos Estados aderentes, aos Estados candidatos e aos Estados potencialmente candidatos à adesão à União, de acordo com os respetivos acordos celebrados com a União.

*Artigo 11.º***Disposições financeiras**

A execução da presente decisão a nível nacional será cofinanciada no âmbito de programas da União. As dotações anuais são autorizadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho nos limites do quadro financeiro plurianual.

*Artigo 12.º***Revogação e disposições transitórias**

1. A Decisão n.º 2241/2004/CE é revogada.
2. O sistema de informação sobre o Europass na Internet, criado pela Decisão n.º 2241/2004/CE, permanece em funcionamento até que a plataforma digital Europass estabelecida pela presente decisão seja criada e esteja operacional.

*Artigo 13.º***Entrada em vigor**

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

Feito em Estrasburgo, em 18 de abril de 2018.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

A Presidente

L. PAVLOVA

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT