



### Índice

#### I Atos legislativos

##### REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos ..... 1
- ★ Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários ..... 17
- ★ Regulamento (EU) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias <sup>(1)</sup> ..... 33

##### DIRETIVAS

- ★ Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 ..... 49

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE.



## I

(Atos legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) 2020/1054 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 15 de julho de 2020

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para criar um setor do transporte rodoviário seguro, eficiente e socialmente responsável, a fim de assegurar a não discriminação e de atrair trabalhadores qualificados. Para facilitar este processo, é essencial que as regras sociais da União no domínio dos transportes rodoviários sejam claras, proporcionadas, adequadas à sua finalidade, fáceis de aplicar e de fazer cumprir, e sejam executadas de forma eficaz e coerente em toda a União.
- (2) Na sequência da avaliação da eficácia e eficiência da execução das regras em vigor em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, foram identificadas algumas insuficiências na aplicação desse regime jurídico. A existência de regras pouco claras no que respeita aos períodos de repouso semanal, às instalações de repouso, às pausas no caso de tripulação múltipla, assim como a ausência de regras no que respeita ao regresso dos condutores ao seu domicílio, conduziu a interpretações e práticas de execução divergentes nos Estados-Membros. Vários Estados-Membros adotaram recentemente medidas unilaterais, aumentando ainda mais a insegurança jurídica e a desigualdade de tratamento dos condutores e dos transportadores. No entanto, os tempos máximos de condução diária e semanal contribuem de forma eficaz para a melhoria das condições sociais dos condutores de transportes rodoviários e para a segurança rodoviária em geral. É necessário envidar esforços constantes para assegurar o cumprimento da legislação.

<sup>(1)</sup> JO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

<sup>(2)</sup> JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura em 7 de abril de 2020 (JO C 151 de 6.5.2020, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 9 de julho de 2020 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (3) A fim de promover a segurança rodoviária, é importante incentivar as empresas de transporte a adotarem uma cultura de segurança que seja respeitada a todos os níveis. Mais especificamente, a fim de evitar que sejam cometidas infrações às regras relativas aos tempos de condução e de repouso ou que seja posta em perigo a segurança rodoviária, não deverá ser permitido estabelecer uma ligação entre a remuneração baseada no desempenho e o tempo necessário para o transporte de passageiros até ao seu local de destino ou para a entrega de mercadorias.
- (4) A avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 561/2006 confirmou que a aplicação incoerente e ineficaz das regras sociais da União se ficou a dever principalmente à falta de clareza das regras, à utilização ineficiente e desigual das ferramentas de controlo e à insuficiente cooperação administrativa entre os Estados-Membros.
- (5) A fim de melhorar a clareza e a coerência, deverá ser definida a utilização dos veículos para fins não comerciais, que se encontra excluída do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006.
- (6) Regras claras, adequadas, proporcionadas, e aplicadas de forma uniforme são também cruciais para atingir os objetivos de melhorar as condições de trabalho dos condutores e, em especial, para assegurar uma concorrência leal e sem distorções entre os transportadores e contribuir para a segurança rodoviária de todos os utentes da estrada.
- (7) Os requisitos em vigor em matéria de pausas revelaram-se inadequados e pouco práticos para os condutores em equipa. Por conseguinte, é conveniente adaptar o requisito relativo ao registo das pausas à especificidade das operações de transporte efetuadas por condutores que conduzem em equipa, sem comprometer a segurança do condutor nem a segurança rodoviária.
- (8) Os condutores que efetuam o transporte internacional de mercadorias a longa distância passam longos períodos fora do seu domicílio. Os atuais requisitos relativos ao repouso semanal regular poderão prolongar desnecessariamente esses períodos. É, pois, conveniente adaptar as disposições relativas aos períodos de repouso semanal regular de modo a que os condutores possam mais facilmente efetuar operações de transporte internacional em observância das regras e chegar ao seu domicílio para gozarem o seu período de repouso semanal regular, bem como serem integralmente compensados por todos os períodos de repouso semanal reduzidos. Tendo em conta as diferenças que existem entre o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias, esta possibilidade não deverá ser aplicável aos condutores que efetuem o transporte de passageiros.
- (9) Qualquer medida de flexibilidade relativamente à programação dos períodos de repouso dos condutores deverá ser transparente e previsível para o condutor e não deverá, de modo algum, comprometer a segurança rodoviária mediante o aumento do nível de fadiga dos condutores nem deteriorar as condições de trabalho. Essa flexibilidade não deverá, por conseguinte, alterar o tempo de trabalho atual do condutor nem o tempo máximo de condução de duas semanas e deverá estar sujeita a regras mais rigorosas em matéria de compensação pela redução dos períodos de repouso.
- (10) Para que essa flexibilidade não seja utilizada de forma abusiva, é essencial definir claramente o seu âmbito de aplicação e prever os controlos apropriados. Esse âmbito de aplicação deverá, por conseguinte, ser limitado aos condutores que passam os respetivos tempos de repouso semanal reduzidos, durante o período de referência, fora dos Estados-Membros da empresa e fora do país de residência do condutor. Tal pode ser verificado mediante a consulta dos registos dos tacógrafos na estrada e nas instalações da empresa de transporte, visto que contêm a localização do início e do fim do período de repouso e informações relativas a cada um dos condutores.
- (11) A fim de garantir um controlo eficaz do cumprimento, é essencial que, aquando da realização dos controlos na estrada, as autoridades competentes possam determinar se os tempos de condução e os períodos de repouso foram devidamente respeitados no dia do controlo e nos 56 dias precedentes.
- (12) O rápido progresso tecnológico está a levar à automatização gradual dos sistemas de condução, que exigem uma menor intervenção direta do condutor ou dispensam de todo essa intervenção. Para dar resposta a essa mudança, poderá ser necessário adaptar a legislação em vigor, inclusivamente as regras relativas aos tempos de condução e de repouso, a fim de garantir a segurança rodoviária e condições de concorrência equitativas, bem como de melhorar as condições de trabalho, permitindo simultaneamente que a União seja pioneira em novas tecnologias e práticas inovadoras. Por conseguinte, a Comissão deverá apresentar um relatório de avaliação sobre a utilização dos sistemas de condução autónoma nos Estados-Membros, nomeadamente sobre os benefícios das tecnologias de condução autónoma. Esse relatório deverá ser acompanhado, se for o caso, de uma proposta legislativa.
- (13) A fim de promover o progresso social é conveniente especificar onde pode ser gozado o período de repouso semanal, para garantir que os condutores têm condições de repouso adequadas. A qualidade do alojamento é particularmente importante durante o período de repouso semanal regular, que o condutor deverá passar fora da cabina do veículo num alojamento adequado, às custas da empresa de transporte, na qualidade de empregador. Para garantir boas condições de trabalho e a segurança dos condutores, é conveniente clarificar o requisito de que os condutores disponham de alojamento de qualidade e adequado do ponto de vista do género para os seus períodos de repouso semanal regular, se estes forem gozados fora do domicílio.

- (14) É também necessário prever que as empresas de transporte organizem o trabalho dos condutores de forma a que os períodos fora do domicílio não sejam excessivamente longos e que os condutores possam beneficiar de períodos de repouso prolongados como compensação pelos períodos de repouso semanal reduzidos. A organização do regresso deverá prever a chegada do condutor a um centro operacional da empresa de transporte no Estado-Membro onde está estabelecida ou ao local de residência deste, sendo os condutores livres para decidir onde passar o seu período de repouso. A fim de demonstrar que a empresa de transporte cumpre as suas obrigações em matéria de organização do regresso normal, a empresa de transporte deverá poder utilizar registos do tacógrafo, registos de escala de serviço dos condutores ou outra documentação. Tais elementos de prova deverão estar disponíveis nas instalações da empresa de transporte, a fim de serem apresentados caso as autoridades de controlo o solicitem.
- (15) Uma vez que os períodos de repouso semanal regular e os períodos de repouso mais longos não podem ser gozados no veículo nem numa zona de estacionamento, mas apenas num alojamento apropriado, que pode ser adjacente a uma zona de estacionamento, é fundamental permitir que os condutores tenham acesso a zonas de estacionamento seguras e protegidas que proporcionem níveis adequados de segurança e instalações apropriadas. A Comissão já analisou formas de incentivar a criação de zonas de estacionamento de elevada qualidade, inclusivamente os requisitos mínimos exigidos. Por conseguinte, a Comissão deverá elaborar normas em matéria de zonas de estacionamento seguras e protegidas. Essas normas deverão contribuir para promover zonas de estacionamento de elevada qualidade. Além disso, as normas podem ser revistas de modo a permitir um melhor acesso a combustíveis alternativos, em conformidade com as políticas de desenvolvimento de tais infraestruturas. É igualmente importante garantir que as zonas de estacionamento não tenham gelo nem neve.
- (16) As zonas de estacionamento seguras e protegidas deverão ser objeto de procedimentos de auditoria a fim de poderem obterem certificação em conformidade com as normas da União. Esses procedimentos de auditoria deverão assegurar igualmente que as zonas de estacionamento continuam a satisfazer essas normas. Por conseguinte, a Comissão deverá ser incumbida de elaborar um procedimento de certificação, tendo em vista a criação de zonas de estacionamento seguras e protegidas na União.
- (17) A bem da segurança rodoviária e da aplicação da lei, todos os condutores deverão estar plenamente cientes das regras relativas aos tempos de condução e de repouso, bem como dos perigos da fadiga. Neste contexto, é importante dispor de informações facilmente acessíveis sobre as instalações de repouso disponíveis. Por conseguinte, a Comissão deverá fornecer informações sobre zonas de estacionamento seguras e protegidas através de um sítio Web de fácil utilização. Essas informações deverão manter-se atualizadas.
- (18) A fim de garantir a segurança e proteção permanente das zonas de estacionamento, 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 ao estabelecimento de normas relativas ao nível do serviço prestado em zonas de estacionamento seguras e protegidas e de procedimentos relativos à certificação da segurança das zonas de estacionamento. 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<sup>(5)</sup>. 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.
- (19) As orientações revistas relativas à RTE-T, estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(6)</sup>, preveem a criação de zonas de estacionamento nas autoestradas de 100 em 100 km, aproximadamente, a fim de proporcionar aos utentes comerciais da estrada espaço de estacionamento com um nível de segurança e proteção adequado. De modo a acelerar e promover a construção de infraestruturas de estacionamento adequadas, é importante que estejam disponíveis possibilidades suficientes de cofinanciamento pela União de acordo com os atos jurídicos da União, em vigor e futuros, que estabelecem as condições para esse apoio financeiro.
- (20) Muitas operações de transporte rodoviário no interior da União implicam uma parte do trajeto em navio transbordador (*ferry*) ou por ferrovia. Deverão, pois, ser estabelecidas disposições claras e adequadas no que respeita aos períodos de repouso e de pausa para tais operações.

<sup>(5)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(6)</sup> Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (21) Os condutores são por vezes confrontados com circunstâncias imprevisíveis que impossibilitam a sua chegada a um destino desejado para um período de repouso semanal sem infringir as regras da União. É conveniente auxiliar os condutores a enfrentar essas circunstâncias, permitindo-lhes que cheguem ao destino previsto para gozarem um período de repouso semanal. Tais circunstâncias excecionais são situações que ocorrem de forma inesperada, que são inevitáveis e não podem ser previstas, e impossibilitam a aplicação na íntegra das disposições do presente regulamento durante um curto período de tempo. Por conseguinte, tais circunstâncias não podem ser invocadas de forma sistemática com o intuito de evitar o cumprimento do presente regulamento. A fim de assegurar a aplicação adequada da regulamentação, o condutor deverá documentar as circunstâncias excecionais que resultam numa derrogação das regras. Além disso, deverá ser prevista uma salvaguarda que assegure que o tempo de condução não seja excessivo.
- (22) Para reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e para reforçar ainda mais a eficácia e a eficiência da execução transfronteiriça, é fundamental estabelecer regras claras de cooperação administrativa regular entre os Estados-Membros.
- (23) Os Estados-Membros deverão adotar todas as medidas necessárias para garantir que as regras nacionais em matéria de sanções aplicáveis em caso de infração ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(7)</sup> sejam aplicadas de forma efetiva, proporcionada e dissuasiva. Importa assegurar que os profissionais disponham de um acesso fácil às informações sobre as sanções aplicáveis nos Estados-Membros. A Autoridade Europeia do Trabalho, criada pelo Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(8)</sup>, poderá facilitar esse acesso, mediante a disponibilização das informações no sítio Web único à escala da União, que funciona como portal único de acesso a fontes e serviços de informação a nível da União e a nível nacional, em todas as línguas oficiais da União, criado pelo Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(9)</sup>.
- (24) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (CE) n.º 561/2006, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para clarificar quaisquer disposições desse regulamento e estabelecer orientações comuns sobre a sua aplicação e controlo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(10)</sup>.
- (25) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (UE) n.º 165/2014, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para adotar atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme da obrigação de registar e de armazenar dados relativos à passagem de fronteira pelo veículo e às atividades transfronteiriças, e disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme de disposições relativas aos requisitos e às funções em matéria de dados e à instalação de tacógrafos. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- (26) A fim de reforçar a relação custo-eficácia do controlo do cumprimento das regras sociais, os sistemas tacográficos atuais e inteligentes deverão ser plenamente explorados e o tacógrafo inteligente deverá ser tornado obrigatório também no que diz respeito a veículos comerciais ligeiros acima de um determinado peso que efetuam transportes internacionais por conta de outrem. Por conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo deverão ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos.
- (27) A relação custo-eficácia do controlo do cumprimento das regras sociais, o rápido desenvolvimento das novas tecnologias, a digitalização em toda a economia da União e a necessidade de condições de concorrência equitativas no setor do transporte rodoviário internacional tornam necessário encurtar o período de transição para a instalação de tacógrafos inteligentes nos veículos matriculados. Os tacógrafos inteligentes contribuirão para a simplificação dos controlos, facilitando assim o trabalho das autoridades nacionais.

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 (JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

<sup>(9)</sup> Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho de 2 de outubro de 2018 relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

<sup>(10)</sup> 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).

- (28) Para assegurar que os condutores, os transportadores e as autoridades de controlo beneficiem o mais rapidamente possível das vantagens dos tacógrafos inteligentes, nomeadamente do registo automático da passagem de fronteiras, a frota de veículos existente deverá ser equipada com esses dispositivos dentro de um prazo adequado após a entrada em vigor das disposições técnicas pormenorizadas. O referido prazo permitirá dispor de tempo suficiente para preparação.
- (29) Nos veículos que não estão equipados com tacógrafos inteligentes, a passagem das fronteiras dos Estados-Membros deverá ser registada no tacógrafo no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira.
- (30) O registo das atividades no tacógrafo constitui uma parte importante do trabalho dos condutores. Por conseguinte, é fundamental que os condutores obtenham formação adequada sobre a forma de utilizar as novas funcionalidades dos tacógrafos que estão a ser introduzidos no mercado. Enquanto empregadores, as empresas de transporte deverão suportar os custos relacionados com esta formação.
- (31) Os agentes de controlo que verificam o respeito do direito da União aplicável no setor do transporte rodoviário enfrentam desafios resultantes da diversidade de tacógrafos utilizados e da rápida evolução das técnicas de manipulação sofisticadas. É o que acontece, nomeadamente, quando esses controlos são efetuados na estrada. Por conseguinte, é fundamental que os agentes de controlo obtenham formação adequada a fim de garantir que se mantêm plenamente informados em relação aos progressos tecnológicos e técnicas de manipulação mais recentes.
- (32) A fim de reduzir os encargos das empresas de transporte e das autoridades de controlo, caso um agente de controlo remova o selo de um tacógrafo para efeitos de controlo, esse agente deverá ser autorizado a repor um novo selo em determinadas circunstâncias bem documentadas.
- (33) Tendo em conta os progressos tecnológicos constantes, a Comissão está a analisar a possibilidade de desenvolver novas soluções técnicas que ofereçam as mesmas vantagens e o mesmo nível de segurança que o tacógrafo inteligente, com custos conexos iguais ou inferiores.
- (34) É importante que as empresas de transporte estabelecidas em países terceiros estejam sujeitas a regras equivalentes às da União quando realizarem operações de transporte rodoviário no território da União. A Comissão deverá avaliar a aplicação deste princípio a nível da União e propor soluções adequadas a negociar no contexto do Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários («Acordo AETR»).
- (35) O transporte de mercadorias é diferente do transporte de passageiros. Por conseguinte, a Comissão deverá avaliar se deverão ser propostas regras mais adequadas para o setor do transporte de passageiros, especialmente no que se refere aos serviços ocasionais, na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (36) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, melhorar a segurança rodoviária e as condições de trabalho para os condutores na União através da harmonização das regras relativas ao tempo de condução, pausas e períodos de repouso no transporte rodoviário e através da harmonização das regras relativas à utilização e controlo de tacógrafos, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à natureza desses objetivos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (37) Os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 deverão, por conseguinte, ser alterados,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

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

1) No artigo 2.º, n.º 1, é inserida a seguinte alínea:

«a-A) A partir de 1 de julho de 2026, de mercadorias em operações de transporte internacional ou de cabotagem, em que a massa máxima autorizada do veículo, incluindo reboques ou semirreboques, seja superior a 2,5 toneladas; ou»;

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

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

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

«a-A) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para:

- i) transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão, ou
- ii) para a entrega de produtos fabricados de forma artesanal,

apenas num raio de 100 km a partir da base da empresa e na condição de a condução do veículo não constituir a atividade principal do condutor nem que o transporte seja efetuado por conta de outrem;»;

b) No artigo 3.º é inserida a seguinte alínea:

«h-A) Veículos com massa máxima autorizada que exceda 2,5 toneladas mas não exceda 3,5 toneladas, incluindo reboques ou semirreboques, utilizados para o transporte de mercadorias, em que o transporte não é efetuado por conta de outrem mas por conta da empresa ou do condutor, se a condução não constituir a atividade principal da pessoa que conduz o veículo.»;

3) Ao artigo 4.º, é aditada a seguinte alínea:

«t) “Transporte não comercial”: o transporte rodoviário, com exceção do transporte por conta de outrem ou por conta própria, que não seja remunerado direta ou indiretamente, e que não gere receitas diretas ou indiretas para o condutor do veículo ou para outras pessoas e que não tenha qualquer ligação com uma atividade profissional ou comercial.»;

4) No artigo 6.º, o n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. O condutor regista como “outro trabalho” qualquer tempo descrito no artigo 4.º, alínea e), bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais que não se incluem no âmbito de aplicação do presente regulamento e regista ainda todos os períodos de “disponibilidade”, na aceção do artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE, nos termos do artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*) Este registo é feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.

---

(\*) 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).»;

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

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

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

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

«6. Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor goza pelo menos:

- a) De dois períodos de repouso semanal regular; ou



- b) De um período de repouso semanal regular e de um período de repouso semanal reduzido de pelo menos 24 horas.

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

Não obstante o disposto no primeiro parágrafo, um condutor que efetue operações de transporte internacional de mercadorias pode gozar dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos fora do Estado-Membro onde se encontra estabelecido, desde que, em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor goze pelo menos quatro períodos de repouso semanal, dos quais pelo menos dois sejam períodos de repouso semanal regular.

Para efeitos do presente número, considera-se que um condutor efetua operações de transporte internacional se os dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos do condutor tiverem início fora do Estado-Membro onde o empregador está estabelecido e do país de residência do condutor.»;

- b) É inserido o seguinte número:

«6-B. Qualquer diminuição do período de repouso semanal é compensada mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.

Caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do n.º 6, terceiro parágrafo, o período de repouso semanal subsequente é precedido de um período de repouso gozado a título de compensação por esses dois períodos de repouso semanal reduzido.»;

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

«8. Os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido anterior não podem ser gozados num veículo. Os referidos períodos de repouso devem ser gozados num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas.

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

- d) É inserido o seguinte número:

«8-A. As empresas de transporte organizam o trabalho dos condutores de modo a que estes possam regressar ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado e onde iniciam o seu período de repouso semanal regular, no Estado-Membro onde o empregador está normalmente baseado, ou ao local de residência do condutor em cada período de quatro semanas consecutivas, a fim de passar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal superior a 45 horas a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido.

Todavia, caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do n.º 6, a empresa de transporte organiza o trabalho do condutor de modo a que este possa regressar antes do início do período de repouso semanal regular superior a 45 horas a título de compensação.

A empresa documenta a forma como cumpre essa obrigação e conserva a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.»

- e) É aditado o seguinte número:

«10. Até 21 de agosto de 2022, a Comissão avalia e comunica ao Parlamento Europeu e ao Conselho a possibilidade de adotar regras mais adequadas para os condutores que exerçam uma atividade de serviço ocasional de transporte de passageiros, na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009.»;

- 7) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 8.º-A

1. A Comissão assegura que as informações sobre as zonas de estacionamento seguras e protegidas sejam facilmente acessíveis aos condutores que efetuam operações de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. A Comissão publica uma lista de todas as zonas de estacionamento certificadas, a fim de proporcionar aos condutores as seguintes condições:

— deteção e prevenção de intrusões,

- iluminação e visibilidade,
- ponto de contacto e procedimentos de emergência,
- instalações sanitárias adequadas do ponto de vista do género,
- possibilidade de comprar produtos alimentares e bebidas,
- conexões de comunicação,
- alimentação elétrica.

A lista dessas zonas de estacionamento é disponibilizada num único sítio Web oficial que seja objeto de atualizações regulares.

2. A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 23.º-A, a fim de estabelecer normas que especifiquem em pormenor o nível do serviço e de segurança no que diz respeito às zonas enumeradas no n.º 1 e aos procedimentos de certificação das zonas de estacionamento.

3. Todas as zonas de estacionamento certificadas podem ter afixada uma indicação de que se encontram certificadas de acordo com as normas e os procedimentos da União.

Nos termos do artigo 39.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), os Estados-Membros devem incentivar a criação de espaço de estacionamento para os utilizadores comerciais da estrada.

4. Até 31 de dezembro de 2024, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a disponibilidade de instalações de repouso adequadas para os condutores e de zonas de estacionamento seguras, bem como sobre a criação de zonas de estacionamento seguras e protegidas certificadas nos termos dos atos delegados a que se refere o n.º 2. Esse relatório pode enumerar medidas destinadas a aumentar o número e a qualidade das zonas de estacionamento seguras e protegidas.

---

(\*) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).»;

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

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

«1. Em derrogação do disposto no artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (*ferry*) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal reduzido, esse período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal reduzido, o condutor deve ter acesso a uma cabine-dormitório, uma cama ou um beliche.

No que diz respeito aos períodos de repouso semanal regular, essa derrogação só é aplicável às viagens de *ferry* ou de comboio caso:

- a) A viagem tenha uma duração prevista de 8 horas ou mais; e
- b) O condutor disponha de uma cabine-dormitório no *ferry* ou no comboio.»;

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

«2. O tempo gasto pelo condutor para se deslocar até um local para assumir o controlo de um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, ou para regressar desse local, caso o veículo não esteja junto à residência do condutor nem junto ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado, não pode ser contado como repouso nem como pausa, exceto se o condutor se encontrar num transbordador (*ferry*) ou num comboio e tenha acesso a uma cabine-dormitório, uma cama ou um beliche.»;

9) É inserido o artigo seguinte:

«Artigo 9.º-A

Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão elabora e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a utilização dos sistemas de condução autónoma nos Estados-Membros. Esse relatório centra-se, em especial, no impacto potencial desses sistemas nas regras relativas aos tempos de condução e de repouso. O referido relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa para alterar o presente regulamento.»;

10) No artigo 10.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. As empresas de transporte estão proibidas de remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas, da rapidez da entrega e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for suscetível de comprometer a segurança rodoviária e/ou de favorecer a violação do presente regulamento.»;

11) No artigo 12.º, são aditados os seguintes parágrafos:

«Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, em circunstâncias excecionais, o condutor pode também não observar o disposto no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 8.º, n.º 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal.

Nas mesmas condições, o condutor pode exceder, no máximo, até duas horas o tempo de condução diário e semanal, desde que tenha gozado uma pausa ininterrupta de 30 minutos imediatamente antes do período de condução suplementar necessário para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal regular.

O condutor insere manualmente o motivo de tal inobservância na folha de registo do aparelho de controlo, ou numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo da escala de serviço, o mais tardar à chegada ao destino ou ao ponto de paragem adequado.

Qualquer período que ultrapasse o tempo de condução é compensado mediante um período de repouso equivalente, gozado em conjunto com outro período de repouso, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.»;

12) No artigo 13.º, o n.º 1 é alterado do seguinte modo:

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

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

b) São aditadas as seguintes alíneas:

«q) Veículos ou conjuntos de veículos utilizados para transportar maquinaria de construção para uma empresa de construção num raio de, no máximo, 100 km a partir da base da empresa, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do condutor;

r) Veículos utilizados para a entrega de betão pronto.»;

13) No artigo 14.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Em caso de urgência, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excecionais, conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que deve ser devidamente fundamentada e imediatamente notificada à Comissão. A Comissão publica imediatamente essas informações num sítio Web público.»;

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

«Artigo 15.º

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

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

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

16) No artigo 19.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros determinam o regime de sanções aplicável às infrações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. Essas sanções são efetivas e proporcionadas em relação à gravidade das infrações, tal como indicado no anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), bem como dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 está sujeita a mais de uma sanção ou a mais de um processo. Os Estados-Membros notificam à Comissão as referidas regras e medidas, juntamente com o método e os critérios escolhidos a nível nacional para avaliar a respetiva proporcionalidade. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações subsequentes que afetem essas regras e medidas. A Comissão informa os Estados-Membros dessas regras e medidas, assim como de quaisquer alterações às mesmas. A Comissão assegura a publicação destas informações em todas as línguas oficiais da União num sítio Web público específico, que contenha informações pormenorizadas sobre as sanções aplicáveis nos Estados-Membros.

(\*) Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

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

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

«1. Os Estados-Membros trabalham em estreita cooperação entre si e assistem-se mutuamente, sem demora injustificada, para facilitar a aplicação coerente do presente regulamento e a sua execução efetiva, nos termos dos requisitos estabelecidos no artigo 8.º da Diretiva 2006/22/CE.»;

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

«c) Outras informações específicas, incluindo a notação de risco da empresa, suscetíveis de terem consequências para o cumprimento do presente regulamento.»;

c) São inseridos os seguintes números:

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

3-B. A cooperação e a assistência mútua em matéria administrativa são prestadas gratuitamente.»;

18) É inserido o artigo seguinte:

«Artigo 23.º-A

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 8.º-A é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de 20 de agosto de 2020.

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 o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 8.º-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (\*).

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 8.º-A só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

(\*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

19) No artigo 24.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

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

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

---

(\*) 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).»;

20) No artigo 25.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Nos casos referidos no n.º 1, alínea b), a Comissão adota atos de execução que estabelecem as abordagens comuns.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.»;

## Artigo 2.º

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

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

«1. O presente regulamento estabelece as obrigações e os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados no transporte rodoviário para verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 (\*), (CE) n.º 1072/2009 (\*\*) e (CE) n.º 1073/2009 (\*\*\*) do Parlamento Europeu e do Conselho, da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*\*\*\*), das Diretivas 92/6/CEE (\*\*\*\*\*), e 92/106/CEE (\*\*\*\*\*), do Conselho e, no que respeita ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, das Diretivas 96/71/CE (\*\*\*\*\*), 2014/67/UE (\*\*\*\*\*), e (UE) 2020/1057 (\*\*\*\*\*), do Parlamento Europeu e do Conselho.

---

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

(\*\*) 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).

(\*\*\*) Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

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

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

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

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

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

(\*\*\*\*\*), Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que diz respeito à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor dos transportes rodoviários e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e ao Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 249 de 31.7.2020, p. 49).»;

2) No artigo 3.º, o n.º 4 é substituído pelo seguinte texto:

«4. No máximo até três anos a contar do final do ano da data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, as categorias de veículos a seguir indicados que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula são equipados com um tacógrafo inteligente conforme disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento:

a) Os veículos equipados com um tacógrafo analógico;

b) Os veículos equipados com um tacógrafo digital que cumpram as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, aplicáveis até 30 de setembro de 2011;

c) Os veículos equipados com um tacógrafo digital que cumpram as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, aplicáveis a partir de 1 de outubro de 2011; e

d) Os veículos equipados com um tacógrafo digital que cumpram as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, aplicáveis a partir de 1 de outubro de 2012.

4-A. No máximo até quatro anos após a data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, os veículos equipados com um tacógrafo inteligente nos termos do anexo I-C do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão (\*) que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula são equipados com um tacógrafo inteligente conforme disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento.

(\*) Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO L 139 de 26.5.2016, p. 1).»;

3) No artigo 4.º, n.º 2, depois do quarto travessão, é inserido o seguinte travessão:

«— possuir uma capacidade de memória suficiente para armazenar todos os dados exigidos pelo presente regulamento;»;

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

«Artigo 7.º

### **Proteção de dados**

1. Os Estados-Membros certificam-se de que o tratamento de dados pessoais no contexto do presente regulamento é efetuado unicamente para verificar o cumprimento do presente regulamento e dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006, (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (CE) n.º 1073/2009, das Diretivas 2002/15/CE, 92/6/CEE e 92/102/CEE e, no que diz respeito ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, das Diretivas 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057.

2. Os Estados-Membros asseguram, designadamente, que os dados pessoais são protegidos contra outras utilizações que não as estritamente relacionadas com os atos jurídicos da União a que se refere o n.º 1, no que diz respeito:

a) À utilização de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) para o registo dos dados relativos à localização a que se refere o artigo 8.º;

b) À utilização da comunicação à distância para efeitos de controlo a que se refere o artigo 9.º, à utilização de tacógrafos com uma interface a que se refere o artigo 10.º, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os cartões de condutor a que se refere o artigo 31.º e, em especial, ao intercâmbio transfronteiriço desses dados com países terceiros; e

c) À conservação de registos pelas empresas de transportes, a que se refere o artigo 33.º.

3. O tacógrafo digital é concebido de modo a assegurar a privacidade. Só os dados necessários para os efeitos referidos no n.º 1 podem ser tratados.

4. Os proprietários dos veículos, as empresas de transportes e quaisquer outras entidades visadas cumprem as disposições que forem aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais.»;

5) No artigo 8.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

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

- o local onde começa o período de trabalho diário,
- de cada vez que o veículo atravessa a fronteira de um Estado-Membro,
- de cada vez que um veículo efetua operações de carga ou descarga,
- de três em três horas de tempo de condução acumulado, e
- o local onde termina o período de trabalho diário.

A fim de facilitar a verificação do cumprimento pelas autoridades responsáveis pelo controlo, os tacógrafos inteligentes registam igualmente se o veículo foi utilizado para o transporte de mercadorias ou de passageiros, conforme exigido pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Para esses efeitos, os veículos matriculados pela primeira vez 36 meses após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, são equipados com um tacógrafo ligado a um serviço de posicionamento baseado num sistema de navegação por satélite.

No entanto, o registo das passagens de fronteiras e de outras atividades a que se refere o primeiro parágrafo, segundo e terceiro travessões, e o segundo parágrafo, aplica-se aos veículos que foram matriculados pela primeira vez num Estado-Membro mais de dois anos após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, sem prejuízo da obrigação de reverter certos veículos mais tarde nos termos do artigo 3.º, n.º 4.»;

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

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

«2. Três anos após a data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, os Estados-Membros dotam adequadamente as suas autoridades de controlo do equipamento de deteção rápida à distância necessário para permitir a comunicação de dados a que se refere o presente artigo, tendo em conta os respetivos requisitos e estratégias específicos de execução. Até esse momento, os Estados-Membros podem decidir se fornecem às suas autoridades de controlo esse equipamento de deteção rápida à distância.»;

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

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

c) Ao n.º 4, é aditado o seguinte travessão:

«— superação do tempo de condução máximo.»;

7) No artigo 10.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«Os tacógrafos de veículos matriculados pela primeira vez num Estado-Membro mais de dois anos após a data de entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, segundo parágrafo, estão equipados com a interface a que se refere o n.º 1.»;

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

a) O primeiro parágrafo é substituído pelo seguinte texto:

«Para assegurar que os tacógrafos inteligentes respeitem os princípios e requisitos estabelecidos no presente regulamento, a Comissão adota, através de atos de execução, as disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, com exceção das disposições que prevejam o registo de dados suplementares pelos tacógrafos.

Até 21 de agosto de 2021, a Comissão adota atos de execução que estabelecem disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme da obrigação de registar e armazenar os dados relativos a todas as passagens de fronteira do veículo e às atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, segundo e terceiro travessões, e o artigo 8.º, n.º 1, segundo parágrafo.

Até 21 de fevereiro de 2022, a Comissão adota atos de execução que estabelecem disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme das regras relativas aos requisitos e às funções em matéria de dados, incluindo os artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento, e à instalação de tacógrafos nos veículos referidos no artigo 2.º, n.º 1, alínea a-A), do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.»;



b) No segundo parágrafo, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«As disposições pormenorizadas a que se referem o primeiro, segundo e terceiro parágrafos do presente artigo devem:»;

9) No artigo 22.º, n.º 5, o terceiro e o quarto parágrafos são substituídos pelo seguinte texto:

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

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

- número de identificação do veículo,
- nome do agente,
- autoridade de controlo e Estado-Membro,
- número do cartão de controlo,
- número do selo retirado,
- data e hora da retirada do selo,
- número do novo selo, se o agente de controlo o tiver colocado.

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

10) No artigo 26.º é inserido o seguinte número:

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

11) O artigo 34.º é alterado do seguinte modo:

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


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

b) No n.º 5, a alínea b) é alterada do seguinte modo:

i) a subalínea iv) passa a ter a seguinte redação:

«iv) com o símbolo : pausas, repouso, férias anuais ou baixa por doença,»;

ii) é aditada a seguinte subalínea:

«v) com o símbolo do “transbordador (*ferry*)/comboio”: para além do símbolo : o período de repouso gozado num transbordador (*ferry*) ou comboio, conforme exigido pelo artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.»;

c) Ao n.º 6, é aditada a seguinte alínea:

«f) Os símbolos dos países em que o período de trabalho diário foi iniciado e terminado. O condutor introduz também o símbolo do país em que entra após a passagem da fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por *ferry* ou comboio, o condutor introduz o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.»;

d) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Os condutores introduzem no tacógrafo digital o símbolo do país em que iniciarem o dia de trabalho e o símbolo do país em que o terminarem.

A partir de 2 de fevereiro de 2022, os condutores introduzem também o símbolo do país em que entram após a passagem da fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por *ferry* ou comboio, os condutores introduzem o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

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

Se o tacógrafo registar automaticamente os dados relativos à localização previstos no artigo 8.º, os condutores não são obrigados a introduzir as informações referidas no primeiro parágrafo.»;

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

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

i) a alínea i) passa a ter a seguinte redação:

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

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

«iii) Todos os registos manuais e impressões efetuados durante o dia em curso e nos 56 dias anteriores.»;

b) No n.º 2, a alínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) Todos os registos manuais e impressões efetuados durante o dia em curso e nos 56 dias anteriores,»;

### Artigo 3.º

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

Todavia, o artigo 1.º, ponto 15, e o artigo 2.º, ponto 12, são aplicáveis a partir de 31 de dezembro de 2024.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2020.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

D.M. SASSOLI

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J. KLOECKNER

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

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

<sup>(1)</sup> JO C 197 de 8.6.2018, p. 38.

<sup>(2)</sup> JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

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

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

<sup>(5)</sup> Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

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

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

- (9) Uma vez que o acesso à atividade de transportador rodoviário depende da idoneidade da empresa em causa, há que esclarecer quais as pessoas cuja conduta deve ser tida em conta, os procedimentos administrativos que devem ser seguidos e o período de espera que precede a reabilitação do gestor de transportes que tiver perdido a idoneidade.
- (10) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições de concorrência leal no mercado do transporte rodoviário, as infrações graves à regulamentação fiscal nacional deverão passar a ser igualmente consideradas elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.
- (11) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário e a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União em matéria de destacamento de trabalhadores no transporte rodoviário e na cabotagem e ao direito aplicável às obrigações contratuais deverão passar a ser igualmente consideradas elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.
- (12) Dada a importância da concorrência leal no mercado interno, as infrações às regras da União relevantes nesta matéria, incluindo as regras em matéria de acesso ao mercado, como as regras de cabotagem, deverão ser tidas em conta na avaliação da idoneidade dos gestores de transportes e das empresas de transporte. As condições de atribuição de poderes à Comissão nos termos dos quais esta deverá definir o grau de gravidade das infrações relevantes deverá, pois, ser clarificada em conformidade.
- (13) As autoridades nacionais competentes tiveram dificuldade em identificar os documentos que podem ser apresentados pelas empresas de transporte para demonstrar a sua capacidade financeira, em especial quando não há contas anuais certificadas. Deverão ser clarificadas as regras relativas aos elementos de prova exigidos para comprovar a capacidade financeira.

<sup>(6)</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

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

<sup>(7)</sup> Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

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

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

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

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

<sup>(11)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

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

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

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

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

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

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

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

- b) É inserida a seguinte alínea:

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

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

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

- d) É aditado o seguinte parágrafo:

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

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

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

«Artigo 5.º

**Condições relativas ao requisito de estabelecimento**

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

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

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

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

«Para determinar se uma empresa preenche esse requisito, os Estados-Membros devem ter em conta a conduta dessa empresa, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos e de quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-Membro determine. Todas as referências no presente artigo a condenações, sanções ou infrações incluem as condenações, sanções ou infrações da própria empresa, dos seus gestores de transportes, dos seus diretores executivos e de quaisquer outras pessoas pertinentes que o Estado-Membro determine.»;
    - ii) Ao terceiro parágrafo, alínea a), subalínea vi), a palavra «e» é suprimida;
    - iii) Ao terceiro parágrafo, alínea a), é aditada a seguinte subalínea:

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

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

xii) ao direito aplicável às obrigações contratuais;

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

«2. Para efeitos do terceiro parágrafo, n.º 1, alínea b): quando o gestor de transportes ou a empresa de transportes tiverem sido objeto de condenação penal grave ou de sanção em um ou mais Estados-Membros por uma das infrações muito graves às regras da União enumeradas no anexo IV, a autoridade competente do Estado-Membro de estabelecimento deve realizar e concluir, atempada e oportunamente, um procedimento administrativo que inclua, se necessário, a inspeção no local das instalações da empresa em questão.

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



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

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

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

c) É inserido o seguinte número:

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

Para esse efeito, a Comissão:

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

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

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

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

«1. Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c), a empresa deve poder cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. A empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe todos os anos de um capital e de reservas num montante total de, pelo menos:

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

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

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

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

b) É inserido o seguinte número:

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

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

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

d) É inserido o seguinte número:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«1. As autoridades competentes verificam regularmente se as empresas que autorizaram a exercer a atividade de transportador rodoviário continuam a preencher os requisitos previstos no artigo 3.º do presente regulamento. Para esse efeito, os Estados-Membros procedem a controlos, nomeadamente, se for o caso, a inspeções nas instalações da empresa em causa, das empresas classificadas como apresentando maior risco. Para atingir esse objetivo, os Estados-Membros alargam o sistema de classificação dos riscos por eles criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), a todas as infrações identificadas no artigo 6.º do presente regulamento.»;

(\*) Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

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

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

«4. Os Estados-Membros tomam todas as disposições necessárias para garantir a atualidade e exatidão dos dados constantes do registo eletrónico nacional.»;

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

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

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

d) É suprimido o n.º 7.

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

«Artigo 18.º

#### **Cooperação administrativa entre os Estados-Membros**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

15) É suprimido o artigo 24.º;

16) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 24.º-A

#### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 8.º, n.º 9, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de 20 de agosto de 2020.

3. A delegação de poderes referida no artigo 8, n.º 9, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (\*).

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 8.º, n.º 9, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

(\*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

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

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

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

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

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

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

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

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«*Apresentação de relatórios e revisão*»;

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

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

i) transportadores rodoviários de passageiros;

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

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

c) São aditados os seguintes números:

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

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

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

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

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

19) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

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

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

#### Artigo 2.º

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

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

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

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

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

b) É inserida a seguinte alínea:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) É inserido o seguinte número:

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

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

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

c) É inserido o seguinte número:

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

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

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

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

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

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

---

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

b) É aditado o seguinte número:

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

6) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A

### **Controlos**

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

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



3. Pelo menos duas vezes por ano, os Estados-Membros efetuam ações concertadas de controlo na estrada visando os transportes de cabotagem. Esses controlos são efetuados simultaneamente pelas autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento da legislação no domínio do transporte rodoviário de dois ou mais Estados-Membros, atuando cada uma no respetivo território. Os Estados-Membros podem combinar esses controlos com os previstos no artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE. Após a realização dos controlos concertados na estrada, os pontos de contacto nacionais designados nos termos do artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 procedem ao intercâmbio de informações sobre o número e o tipo de infrações detetadas.

---

(\*) Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

7) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 14.º-A

### **Responsabilidade**

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes, em caso de incumprimento do disposto nos capítulos II e III, quando estes tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias pertinentes, devessem ter conhecimento de que os serviços de transporte que contratavam incorriam em violação do disposto no presente regulamento.

Artigo 14.º-B

### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 4, e no artigo 5.º, n.º 4, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de 20 de agosto de 2020.
3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 4, e no artigo 5.º, n.º 4, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (\*).
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 4, e do artigo 5.º, n.º 4, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

(\*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

8) É suprimido o artigo 15.º;

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

«Artigo 17.º

### **Apresentação de relatórios e revisão**

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

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

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

#### Artigo 3.º

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

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

«15. Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (\*): Artigo 18.º, n.º 8.

(\*) JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.».

#### Artigo 4.º

#### **Entrada em vigor**

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

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

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

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2020.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

D.M. SASSOLI

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J. KLOECKNER

**REGULAMENTO (EU) 2020/1056 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 15 de julho de 2020**  
**relativo a informações eletrônicas sobre o transporte de mercadorias**  
**(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 e o artigo 100.º, n.º 2,

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 <sup>(1)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A eficiência do transporte de mercadorias e da logística é essencial para o crescimento e a competitividade da economia da União, o funcionamento do mercado interno e a coesão social e económica de todas as regiões da União.
- (2) O objetivo do presente regulamento é incentivar a digitalização do transporte de mercadorias e da logística para reduzir os custos administrativos, melhorar as capacidades de execução das autoridades competentes e aumentar a eficiência e a sustentabilidade do transporte.
- (3) A circulação de mercadorias, incluindo os resíduos, implica o intercâmbio de uma grande quantidade de informações ainda em suporte papel, entre as empresas, bem como entre as empresas e as autoridades competentes. A utilização de documentos em papel representa um importante encargo administrativo para os operadores logísticos e um custo adicional para os operadores logísticos e indústrias conexas (como o comércio e a indústria transformadora), em especial para as PME, e tem um impacto negativo no ambiente.
- (4) A falta de um regime jurídico uniforme ao nível da União que obrigue as autoridades competentes a aceitar em formato eletrónico as informações pertinentes e exigidas por lei sobre o transporte de mercadorias é considerada a principal razão da falta de progressos no sentido de uma simplificação e de uma maior eficiência proporcionadas pelos meios eletrónicos disponíveis. A aceitação por parte das autoridades competentes das informações em formato eletrónico com especificações comuns facilitará não só a comunicação entre as autoridades competentes e os operadores económicos, como também, indiretamente, facilitará o desenvolvimento de comunicações eletrónicas uniformes e simplificadas entre empresas na União. Conduzirá também a importantes economias em termos de custos administrativos para os operadores económicos, nomeadamente para as PME, que constituem a grande maioria das empresas de transporte e de logística na União.
- (5) Algumas áreas do direito da União em matéria de transportes exigem que as autoridades competentes aceitem informações digitalizadas, mas esta obrigação está longe de contemplar todos os atos jurídicos da União sobre esta matéria. Deverá ser possível utilizar meios eletrónicos para disponibilizar informações regulamentares de transporte de mercadorias às autoridades competentes em todo o território da União relativamente a todas as fases relevantes das operações de transporte realizadas na União. Além disso, essa possibilidade deverá ser aplicável a todas as informações regulamentares e a todos os modos de transporte.
- (6) Por conseguinte, as autoridades competentes deverão ser obrigadas a aceitar informações disponibilizadas por via eletrónica sempre que os operadores económicos forem obrigados a disponibilizar informações como prova de conformidade com requisitos estabelecidos pelos atos jurídicos da União abrangidos pelo presente regulamento. Esta obrigação deverá também abranger as informações solicitadas pelas autoridades a título de complemento, nos termos do disposto nesses atos jurídicos da União, por exemplo quando faltarem algumas informações. O mesmo deverá aplicar-se quando o direito nacional exija a apresentação de informações regulamentares idênticas, na totalidade ou em parte, às informações a fornecer nos termos dos atos jurídicos da União abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. As autoridades deverão também esforçar-se por comunicar por via eletrónica com os operadores económicos interessados no que respeita a essas informações. Essa comunicação deverá

<sup>(1)</sup> JO C 62 de 15.2.2019, p. 265.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 12 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 7 de abril de 2020 (JO C 157 de 8.5.2020, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 8 de julho de 2020 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

ser feita sem prejuízo das disposições aplicáveis constantes dos atos jurídicos da União e do direito nacional relativos às medidas de acompanhamento durante ou após as verificações das informações regulamentares. A obrigação de as autoridades competentes aceitarem as informações disponibilizadas por via eletrónica pelos operadores económicos deverá igualmente aplicar-se quando disposições dos atos jurídicos da União ou do direito nacional abrangidos pelo âmbito do presente regulamento exijam informações a que também se faça referência nas convenções internacionais pertinentes, como as convenções que regem os contratos internacionais de transporte nos diferentes modos de transporte, por exemplo a Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), a Convenção da ONU relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), a Resolução 672 da IATA sobre a carta de porte aéreo eletrónica, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (Convenção de Montreal) e a Convenção de Budapeste relativa ao Contrato de Transporte de Mercadorias em Navegação Interior (CMNI).

- (7) Dado que o presente regulamento se destina, simplesmente, a facilitar e incentivar a apresentação de informações entre os operadores económicos e as autoridades competentes, através de meios eletrónicos, o mesmo deverá aplicar-se sem prejuízo das disposições constantes dos atos jurídicos da União ou do direito nacional ou da União que determinam o conteúdo das informações regulamentares e, em particular, não deverá impor requisitos linguísticos ou de informações regulamentares adicionais. Embora se destine a permitir a conformidade com os requisitos de informações regulamentares através de meios eletrónicos em vez de através de documentos em papel, o presente regulamento aplica-se sem prejuízo da possibilidade de os operadores económicos interessados apresentarem as informações em suporte papel, como disposto nas disposições aplicáveis constantes dos atos jurídicos da União ou do direito nacional, e sem prejuízo dos requisitos relevantes da União relativos aos documentos que devem ser utilizados para a apresentação estruturada das informações em causa. O presente regulamento aplica-se sem prejuízo das disposições do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup> relativas aos requisitos processuais aplicáveis às transferências de resíduos e as disposições referentes aos controlos pelas autoridades aduaneiras. O presente regulamento também se aplica sem prejuízo das obrigações de apresentação de relatórios, nomeadamente no que diz respeito à competência das autoridades aduaneiras ou à competência de outras autoridades, previstas no Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, ou em atos de execução ou atos delegados adotados ao abrigo desse regulamento, ou no Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup>
- (8) A utilização de meios eletrónicos para o intercâmbio de informações regulamentares pode reduzir os custos administrativos para os operadores económicos e aumentar a eficiência das autoridades competentes. Tanto os operadores económicos como as autoridades competentes terão de tomar as medidas necessárias para possibilitar os intercâmbios eletrónicos sobre o transporte de mercadorias (eFTI) em formato legível por máquina através das plataformas baseadas em tecnologias da informação e comunicação (plataformas eFTI), incluindo a aquisição do equipamento necessário. No entanto, os operadores económicos interessados deverão continuar a ser responsáveis pela prestação de informações em formato legível pelo homem quando as autoridades competentes o solicitarem especificamente para poderem exercer as suas funções em situações em que não esteja disponível o acesso à plataforma eFTI.
- (9) Para que os operadores económicos possam fornecer informações relevantes em formato eletrónico da mesma forma em todos os Estados-Membros, é necessário dispor de especificações comuns, que deverão ser adotadas pela Comissão por meio dos atos delegados e dos atos de execução a que se refere o presente regulamento.
- (10) As especificações comuns sobre a definição e as características técnicas dos elementos de dados deverão assegurar a interoperabilidade dos dados, criando um conjunto de dados único abrangente para ser utilizado na comunicação eletrónica das informações. Esse conjunto de dados abrangente deverá conter todos os elementos de dados correspondentes aos requisitos em matéria de informações presentes disposições aplicáveis constantes dos atos jurídicos da União e do direito nacional aplicáveis, sendo incluídos uma única vez todos os elementos de dados comuns a um ou mais subconjuntos.
- (11) As especificações comuns deverão também determinar procedimentos comuns e regras pormenorizadas de acesso e tratamento dessas informações pelas autoridades competentes, incluindo qualquer comunicação conexa entre as autoridades competentes e os operadores económicos interessados, tais como pedidos de informações adicionais, necessários para as autoridades competentes exercerem as respetivas competências regulamentares de controlo do cumprimento, de acordo com as disposições aplicáveis constantes dos atos jurídicos da União e do direito nacional.

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2006, relativo a transferências de resíduos (JO L 190 de 12.7.2006, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (JO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

- (12) Ao estabelecer essas especificações comuns, deverão ser tidas em conta as especificações de intercâmbio de dados pertinentes previstas nos atos jurídicos da União aplicáveis e constantes das normas europeias e internacionais aplicáveis ao intercâmbio de dados, inclusive normas multimodais, e os princípios e as recomendações estabelecidos na Comunicação da Comissão de 23 de março de 2017 intitulada «Quadro Europeu de Interoperabilidade — Estratégia de execução», que apresenta uma estratégia para a prestação de serviços públicos digitais europeus definida de comum acordo pelos Estados-Membros. Importa ainda velar por manter estas especificações neutras em termos tecnológicos e abertas às inovações tecnológicas.
- (13) Com vista a reduzir os custos tanto para as autoridades competentes como para os operadores económicos, poderá ser ponderada a criação de pontos de acesso para as autoridades competentes. Esses pontos de acesso teriam apenas uma função de intermediários entre as plataformas eFTI e as autoridades competentes, não devendo portanto armazenar nem tratar os dados eFTI aos quais facilitam o acesso, com exceção dos metadados ligados ao tratamento dos dados eFTI, como os registos de operações necessários para efeitos de acompanhamento e de estatísticas. Os Estados-Membros poderão também acordar em criar pontos de acesso comuns para as suas autoridades competentes respetivas.
- (14) O presente regulamento deverá estabelecer os requisitos funcionais aplicáveis às plataformas eFTI, que deverão ser utilizadas pelos operadores económicos para disponibilizar às autoridades competentes informações regulamentares sobre o transporte de mercadorias em formato eletrónico, a fim de satisfazer as condições de aceitação obrigatória dessas informações por parte das autoridades competentes, como previsto no presente regulamento. Deverão ainda ser estabelecidos requisitos para prestadores terceiros de serviços de plataformas eFTI (prestadores de serviços eFTI). Esses requisitos deverão assegurar, em especial, que todos os dados eFTI só possam ser tratados em conformidade com um sistema completo de controlo do acesso baseado em direitos que preveja funcionalidades atribuídas; que todas as autoridades competentes possam ter acesso imediato a esses dados de acordo com as respetivas competências regulamentares de execução; que o tratamento dos dados pessoais por meios eletrónicos possa respeitar o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(6)</sup>; e que o tratamento de informações comerciais sensíveis possa ser efetuado de forma a respeitar a confidencialidade dessas informações.
- (15) A Comissão deverá adotar especificações relativas aos requisitos funcionais das plataformas eFTI. Ao adotar essas especificações, a Comissão deverá procurar assegurar a interoperabilidade das plataformas eFTI, a fim de facilitar o intercâmbio de dados entre essas plataformas e permitir que os operadores económicos utilizem a plataforma eFTI da sua escolha. A fim de facilitar a execução e minimizar os custos, a Comissão deverá também ter em conta as soluções e normas técnicas pertinentes usadas pelos sistemas de tecnologias da informação e da comunicação (TIC) existentes. A Comissão deverá simultaneamente assegurar que essas especificações continuem a ser, o mais possível, tecnologicamente neutras, a fim de incentivar a inovação contínua e de evitar o bloqueio tecnológico.
- (16) Para aumentar a confiança dos operadores económicos e das autoridades competentes relativamente à conformidade das plataformas eFTI e dos prestadores de serviços eFTI com esses requisitos funcionais, os Estados-Membros deverão pôr em prática um sistema de certificação assente na acreditação, nos termos do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(7)</sup>. A fim de tirar partido dos benefícios da certificação, incentivam-se os fornecedores de sistemas TIC que já estão a ser utilizados a fazer com que esses sistemas estejam em conformidade com os requisitos aplicáveis às plataformas eFTI estabelecidos no presente regulamento e a pedir a certificação. A certificação dos sistemas TIC deverá ser efetuada sem demora.
- (17) A utilização de plataformas eFTI proporciona aos operadores económicos a aceitação garantida das informações regulamentares e permite às autoridades competentes um acesso fiável e seguro a essas informações. Ainda assim, e não obstante a obrigação imposta a todas as autoridades competentes de aceitarem as informações disponibilizadas através de uma plataforma eFTI certificada em conformidade com o presente regulamento, deverá continuar a ser possível utilizar outros sistemas TIC, caso um Estado-Membro assim o entenda. Ao mesmo tempo, o presente regulamento não deverá impedir que as plataformas eFTI sejam utilizadas entre empresas, nem impedir que sejam criadas funcionalidades adicionais nas plataformas eFTI, desde que tal não afete negativamente o tratamento das informações regulamentares abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento em conformidade com os requisitos do presente regulamento.

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93 (JO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (18) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da obrigação de aceitar as informações regulamentares disponibilizadas em formato eletrónico ao abrigo do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Em particular, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer procedimentos comuns e regras detalhadas para as autoridades competentes relativamente ao acesso e tratamento dessas informações regulamentares sempre que os operadores económicos interessados disponibilizem essas informações eletronicamente, incluindo regras detalhadas e especificações técnicas, e para estabelecer especificações detalhadas para a execução dos requisitos referentes a plataformas de eFTI e prestadores de serviços eFTI. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(8)</sup>.
- (19) A fim de assegurar a correta aplicação do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão, no que diz respeito a alterar o anexo I, parte A, de modo a contemplar quaisquer atos delegados ou de execução adotados pela Comissão que estabeleçam novos requisitos de informações regulamentares da União relativamente ao transporte de mercadorias; e a alterar o anexo I, parte B, a fim de incorporar as listas de requisitos de informações regulamentares previstos no direito nacional que tenham sido notificados à Comissão pelos Estados-Membros, em conformidade com o presente regulamento, e a fim de incorporar quaisquer novas disposições do direito nacional aplicável que introduzam alterações aos requisitos de informações regulamentares nacionais, ou que estabeleçam novos requisitos de informações regulamentares abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento que tenham sido notificados à Comissão pelos Estados-Membros nos termos do presente regulamento; e, no que diz respeito a completar o presente regulamento, estabelecendo e alterando um conjunto comum de dados e subconjuntos de dados em relação aos respetivos requisitos de informações regulamentares abrangidos pelo presente regulamento; e a completar determinados aspetos técnicos do presente regulamento, a saber, no que diz respeito às regras de certificação e uso de marca de certificação de plataformas eFTI e às regras de certificação de prestadores de serviços eFTI. 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 <sup>(9)</sup>.

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. Além disso, a participação de todas as partes interessadas nas instâncias adequadas, como o grupo de peritos criado pela Decisão da Comissão de 13 de setembro de 2018 que estabeleceu o «Fórum de Transporte e Logística Digital», é importante para desenvolver e preparar esses atos.

- (20) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, assegurar uma abordagem uniforme da aceitação, por parte das autoridades competentes, das informações sobre o transporte de mercadorias disponibilizadas eletronicamente, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à necessidade de estabelecer requisitos comuns, 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.
- (21) O tratamento, através de meios eletrónicos, dos dados pessoais exigidos como parte das informações regulamentares sobre o transporte de mercadorias deverá ser realizado em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679.
- (22) A Comissão deverá proceder a uma avaliação do presente regulamento. Deverão ser recolhidas informações a fim de contribuir para essa avaliação e para aferir o desempenho do presente regulamento em relação aos objetivos pretendidos.
- (23) A eficácia e a eficiência da execução exigem que todas as autoridades competentes tenham acesso direto e em tempo real às informações regulamentares aplicáveis em formato eletrónico. Para tal, e de acordo com o princípio do «digital por defeito», a que se refere a Comunicação da Comissão de 19 de abril de 2016 intitulada «Plano de ação europeu (2016-2020) para a administração pública em linha — Acelerar a transformação digital da administração pública», a utilização de meios eletrónicos deverá tornar-se a principal forma de intercâmbio de informações regulamentares entre os operadores económicos e as autoridades competentes. Por conseguinte, a Comissão deverá avaliar possíveis iniciativas a fim de estabelecer a obrigação de os operadores económicos utilizarem meios eletrónicos para disponibilizarem as informações regulamentares às autoridades competentes. A Comissão deverá, se for caso disso, propor as iniciativas correspondentes, incluindo eventuais alterações do presente regulamento e

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

de outros atos jurídicos pertinentes da União. A fim de melhorar as capacidades de execução das autoridades competentes e de minimizar os custos tanto para as autoridades competentes como para os operadores económicos, a Comissão deverá igualmente ponderar novas medidas, tais como uma maior interoperabilidade das plataformas e sistemas TIC utilizados para o registo e tratamento das informações regulamentares e um ponto de acesso comum a essas plataformas e sistemas, tal como previsto no remanescente direito da União em matéria de transportes.

- (24) O presente regulamento não pode ser aplicado de forma efetiva enquanto os atos delegados e de execução nele previstos não entrarem em vigor. Por esse motivo, a Comissão tem a obrigação jurídica de adotar os referidos atos delegados e de execução, e deverá começar imediatamente os trabalhos para esse efeito, a fim de assegurar a adoção atempada das especificações pertinentes, se possível antes dos respetivos prazos fixados no presente regulamento. A adoção atempada dos referidos atos delegados e de execução é essencial para os Estados-Membros e os operadores económicos disporem de tempo suficiente para tomarem as medidas necessárias em conformidade com o presente regulamento. Por conseguinte, os diferentes prazos de aplicação fixados no presente regulamento deverão ser estabelecidos em consonância com esse objetivo.
- (25) Da mesma forma, a obrigação de notificação que incumbe aos Estados-Membros nos termos do presente regulamento deverá ser cumprida no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, a fim de que a Comissão possa, em tempo útil, adotar o primeiro ato delegado nos termos do presente regulamento.
- (26) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(10)</sup>,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

##### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente regulamento estabelece o regime jurídico da comunicação eletrónica de informações regulamentares entre os operadores económicos interessados e as autoridades competentes relativamente ao transporte de mercadorias no território da União.

Para esse efeito, o presente regulamento:

- a) estabelece as condições com base nas quais as autoridades competentes são obrigadas a aceitar informações regulamentares quando essas informações são disponibilizadas por via eletrónica pelos operadores económicos interessados;
- b) estabelece as regras para a prestação de serviços relacionados com a disponibilização eletrónica de informações regulamentares às autoridades competentes por parte dos operadores económicos interessados.

##### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se:

a) aos requisitos de informações regulamentares estabelecidos:

i) no artigo 6.º, n.º 1 do Regulamento (CEE) n.º 11 do Conselho <sup>(11)</sup>;

ii) no artigo 3.º da Diretiva 92/106/CEE <sup>(12)</sup>;

iii) no artigo 8.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(13)</sup>;

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> Conselho CEE: Regulamento n.º 11 relativo à supressão de discriminações em matéria de preços e condições de transporte, em execução do disposto no artigo 79.º, n.º 3, do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia (JO 52 P de 16.8.1960, p. 1121).

<sup>(12)</sup> Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

<sup>(13)</sup> 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).

- iv) no artigo 16.º, alínea c), e no artigo 18.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 1013/2006; o presente regulamento aplica-se sem prejuízo dos controlos pelas autoridades aduaneiras, previstos nas disposições aplicáveis dos atos jurídicos da União.
- v) no anexo A, parte 5, capítulo 5.4, do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR), concluído em Genebra em 30 de Setembro de 1957, a que se refere o anexo I, secção I.1, da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(14)</sup>, na parte 5. capítulo 5.4, do Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas (RID), constante do apêndice C da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), concluída em Vilnius em 3 de Junho de 1999, a que se refere o anexo II, secção II.1, daquela diretiva, e no capítulo 5.4, da parte anexa aos regulamentos do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior, concluído em Genebra em 26 de Maio de 2000, a que se refere o anexo III, secção III.1, da referida diretiva;
- b) aos requisitos de informações regulamentares estabelecidos nos atos delegados ou de execução adotados pela Comissão nos termos dos atos jurídicos da União a que se refere a alínea a) do presente número, ou nos termos da Diretiva (UE) 2016/797<sup>(15)</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho, ou do Regulamento (CE) n.º 300/2008<sup>(16)</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho. Esses atos delegados ou de execução são enumerados na Parte A do anexo I do presente regulamento;
- c) aos requisitos de informações regulamentares estabelecidos nas disposições do direito nacional, enumeradas no anexo I, parte B, do presente regulamento.

2. Até 21 de agosto de 2021, os Estados-Membros notificam a Comissão das disposições do direito nacional e correspondentes requisitos de informações regulamentares que exigem a apresentação de informações idênticas, na totalidade ou em parte, às informações a fornecer ao abrigo dos requisitos de informações regulamentares a que se refere o n.º 1, alíneas a) e b).

Na sequência dessa notificação, os Estados-Membros notificam a Comissão de qualquer disposição de direito nacional que:

- a) introduza alterações aos requisitos de informações regulamentares constantes das disposições do direito nacional enumeradas no anexo I, parte B; ou
- b) estabeleça novos requisitos de informações regulamentares aplicáveis que exigem a apresentação de informações idênticas, na totalidade ou em parte, às informações a fornecer ao abrigo dos requisitos de informações regulamentares a que se refere o n.º 1, alíneas a) e b).

Os Estados-Membros procedem a essas notificações no prazo de um mês a contar da adoção das referidas disposições.

3. A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 14.º, no que diz respeito a alterar:

- a) anexo I, parte A, a fim de incorporar referências aos requisitos de informações regulamentares a que se refere o n.º 1, alínea b) do presente artigo;
- b) anexo I, parte B, a fim de integrar ou suprimir referências ao direito nacional e aos requisitos de informações regulamentares em conformidade com as notificações efetuadas nos termos do n.º 2 do presente artigo.

### Artigo 3.º

#### Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Informações regulamentares», as informações, apresentadas ou não sob a forma de um documento, relacionadas com o transporte de mercadorias no território da União, incluindo mercadorias em trânsito, que devem ser disponibilizadas por um operador económico interessado, de acordo com as disposições referidas no artigo 2.º, n.º 1, como prova de conformidade com os requisitos aplicáveis dos atos que estabelecem essas disposições;
- 2) «Requisito de informações regulamentares», um requisito para apresentar informações regulamentares;

<sup>(14)</sup> 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).

<sup>(15)</sup> Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44-101).

<sup>(16)</sup> Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).



- 3) «Autoridade competente», uma autoridade pública, uma agência ou outro organismo público competente para desempenhar tarefas nos termos dos atos jurídicos a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, e que necessite de aceder a informações regulamentares, como a verificação, o cumprimento, a validação ou o controlo da conformidade, no território de um Estado-Membro;
- 4) «Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI)», um conjunto de elementos de dados tratados em suporte eletrónico para fins de intercâmbio de informações regulamentares entre os operadores económicos interessados ou entre os operadores económicos interessados e as autoridades competentes;
- 5) «Subconjunto de dados eFTI», um conjunto de elementos de dados estruturados correspondente às informações regulamentares requeridas nos termos de um ato jurídico específico da União ou do direito nacional a que se refere o artigo 2.º, n.º 1;
- 6) «Conjunto comum de dados eFTI», um conjunto exaustivo de elementos de dados estruturados correspondentes a todos os subconjuntos de dados de eFTI, no qual os elementos de dados comuns aos diferentes subconjuntos de dados eFTI são incluídos apenas uma vez;
- 7) «Elemento de dados», a unidade mínima de informação, com uma definição única e características técnicas precisas, tais como o formato, o comprimento e o tipo de letra;
- 8) «Tratamento», uma operação ou um conjunto de operações relativas a eFTI, efetuadas ou não por meios automáticos, como a recolha, o registo, a organização, a estruturação, o armazenamento, a adaptação ou a alteração, a pesquisa, a consulta, a utilização, a divulgação por transmissão, a difusão ou qualquer outra forma de disponibilização de eFTI, o alinhamento ou a combinação, a restrição, o apagamento ou a destruição;
- 9) «Registo de operação», um registo automatizado do tratamento eletrónico de eFTI;
- 10) «Plataforma eFTI», uma solução baseada nas tecnologias da informação e da comunicação (TIC), como um sistema operativo, um ambiente operativo, ou uma base de dados, destinada a ser utilizada para o tratamento de eFTI;
- 11) «Programador da plataforma eFTI», uma pessoa singular ou coletiva que desenvolveu ou adquiriu uma plataforma eFTI para fins de tratamento de informações regulamentares relacionadas com a sua própria atividade económica ou para colocação da plataforma no mercado;
- 12) «Serviço eFTI», um serviço que consiste no tratamento de eFTI através de uma plataforma eFTI, isoladamente ou em combinação com outras soluções de TIC, incluindo outras plataformas eFTI;
- 13) «Prestador de serviços eFTI», uma pessoa singular ou coletiva que presta um serviço eFTI a operadores económicos interessados com base num contrato;
- 14) «Operador económico interessado», um operador de transportes ou logística ou outra pessoa singular ou coletiva, responsável por disponibilizar informações regulamentares às autoridades competentes de acordo com os requisitos de informações regulamentares aplicáveis;
- 15) «Formato legível pelo homem», uma forma de representação dos dados num formato eletrónico que pode ser utilizado como informação por uma pessoa singular sem necessidade de tratamento adicional;
- 16) «Formato legível por máquina», uma forma de representação dos dados num formato eletrónico que pode ser utilizado para tratamento automático por uma máquina;
- 17) «Organismo de avaliação da conformidade», um organismo de avaliação da conformidade na aceção do Regulamento (CE) n.º 765/2008, acreditado de acordo com esse regulamento para realizar a avaliação da conformidade de uma plataforma eFTI ou de um prestador de serviços eFTI;
- 18) «Transferência», o transporte de um determinado conjunto de mercadorias, nomeadamente resíduos, entre o primeiro local de recolha e o local final de entrega, nos termos de um único contrato de transporte, ou através de múltiplos contratos de transporte consecutivos, nomeadamente, se for caso disso, a transferência entre diferentes modos de transporte, independentemente da quantidade ou do número de contentores, embalagens ou unidades transportados.

## CAPÍTULO II

### INFORMAÇÕES REGULAMENTARES DISPONIBILIZADAS POR VIA ELETRÓNICA

#### Artigo 4.º

#### Requisitos aplicáveis aos operadores económicos interessados

1. Para efeitos do artigo 5.º, n.ºs 1, 2 e 3, os operadores económicos interessados devem cumprir os requisitos do presente artigo.

2. No caso de os operadores económicos interessados disponibilizarem as informações regulamentares por via eletrónica a uma autoridade competente, devem fazê-lo com base em dados tratados numa plataforma eFTI certificada e, se aplicável, por um prestador de serviços eFTI certificado. As informações regulamentares são disponibilizadas pelos operadores económicos interessados em formato legível por máquina e, mediante solicitação da autoridade competente, em formato legível pelo homem.

3. As informações em formato legível por máquina devem ser disponibilizadas através de uma ligação autenticada e segura à fonte de dados de uma plataforma eFTI. Os operadores económicos interessados comunicam a ligação de identificação eletrónica exclusiva referida no artigo 9.º, n.º 1, alínea e), que permite à autoridade competente identificar inequivocamente as informações regulamentares relacionadas com a transferência.

4. As informações em formato legível pelo homem solicitadas pelas autoridades competentes devem ser disponibilizadas prontamente, no ecrã dos dispositivos eletrónicos que sejam propriedade do operador económico interessado.

#### Artigo 5.º

##### **Requisitos aplicáveis às autoridades competentes**

1. Uma vez decorridos 30 meses após a data de entrada em vigor do primeiro dos atos delegados e de execução a que se referem os artigos 7.º e 8.º, as autoridades competentes aceitam as informações regulamentares disponibilizadas por via eletrónica pelos operadores económicos interessados, nos termos do artigo 4.º, inclusive quando essas informações forem solicitadas pelas autoridades competentes como informações adicionais.

2. Caso o operador económico interessado tenha disponibilizado as informações regulamentares requeridas nos termos do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 por via eletrónica, nos termos do artigo 4.º do presente regulamento, as autoridades competentes em causa devem também aceitar essas informações regulamentares sem o acordo referido no artigo 26.º, n.ºs 3 e 4, do Regulamento (CE) n.º 1013/2006.

3. Caso as informações regulamentares requeridas nos termos de um ato jurídico específico da União ou do direito nacional, referidas no artigo 2.º, n.º 1, incluam uma validação oficial, por exemplo, sob a forma de selos ou certificados, a autoridade em causa efetua essa validação por via eletrónica, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelos atos delegados e de execução a que se referem os artigos 7.º e 8.º.

4. A fim de cumprir os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 3 do presente artigo, os Estados-Membros tomam medidas para que todas as suas autoridades competentes possam ter acesso às informações regulamentares disponibilizadas pelos operadores económicos interessados, nos termos do artigo 4.º, e para que possam tratá-las. Essas medidas cumprem os atos delegados e de execução a que se referem os artigos 7.º e 8.º.

#### Artigo 6.º

##### **Informações comerciais confidenciais**

As autoridades competentes, os prestadores de serviços eFTI e os operadores económicos interessados tomam medidas para assegurar a confidencialidade das informações comerciais tratadas e partilhadas de acordo com o presente regulamento e asseguram que essas informações só podem ser consultadas e tratadas mediante autorização.

#### Artigo 7.º

##### **Conjunto comum de dados eFTI e subconjuntos de dados eFTI**

1. A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 14.º para completar o presente regulamento através do estabelecimento e alteração do conjunto comum de dados eFTI e os subconjuntos de dados eFTI relacionados com os respetivos requisitos de informações regulamentares, conforme referidos no artigo 2.º, n.º 1, incluindo as especificações correspondentes sobre a definição e características técnicas de cada elemento de dados incluído no conjunto comum de dados eFTI e nos subconjuntos de dados eFTI.

2. Ao adotar os atos delegados a que se refere o n.º 1, a Comissão:

a) tem em conta as convenções internacionais e o direito da União pertinentes; e

b) procura assegurar a interoperabilidade do conjunto comum de dados eFTI e dos subconjuntos de dados eFTI com modelos de dados pertinentes que sejam aceites internacionalmente ou a nível da União, incluindo modelos de dados multimodais.

3. O primeiro desses atos delegados deve abranger todos os elementos referidos no n.º 1 e deve ser adotado, o mais tardar, até 21 de fevereiro de 2023.

*Artigo 8.º***Procedimentos comuns e regras de acesso**

1. A Comissão, por meio de atos de execução, adota procedimentos comuns e regras detalhadas, incluindo especificações técnicas comuns, para o acesso por parte das autoridades competentes a plataformas eFTI, incluindo procedimentos para o tratamento de informações regulamentares e para a comunicação entre autoridades competentes e os operadores económicos interessados no que respeita a essas informações.
2. Ao adotar os atos de execução a que se refere o n.º 1, a Comissão procura assegurar a eficiência dos procedimentos administrativos e minimizar os custos de conformidade, tanto dos operadores económicos interessados como das autoridades competentes.
3. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução deve abranger todos os elementos referidos no n.º 1 do presente artigo e deve ser adotado, o mais tardar, até 21 de fevereiro de 2023.

## CAPÍTULO III

**PLATAFORMAS eFTI E PRESTADORES DE SERVIÇOS eFTI**

## SECÇÃO 1

***Requisitos das plataformas efti e dos prestadores de serviços efti****Artigo 9.º***Requisitos funcionais aplicáveis às plataformas eFTI**

1. As plataformas eFTI utilizadas para o tratamento de informações regulamentares devem oferecer funcionalidades que assegurem que:
  - a) os dados pessoais possam ser processados em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679;
  - b) os dados comerciais possam ser processados em conformidade com o artigo 6.º;
  - c) as autoridades competentes possam aceder aos dados e tratá-los, em conformidade com as especificações adotadas através de atos delegados e de execução a que se referem o artigo 8.º;
  - d) os operadores económicos interessados possam disponibilizar as informações às autoridades competentes, em conformidade com o artigo 4.º;
  - e) seja possível estabelecer uma ligação de identificação eletrónica única entre uma transferência e os elementos de dados eFTI a ela referentes, nomeadamente uma referência estruturada à plataforma eFTI na qual os dados são disponibilizados, como, por exemplo, um identificador único de referência;
  - f) os dados possam ser processados unicamente com base num acesso autorizado e autenticado;
  - g) todas as operações de tratamento de dados sejam devidamente registadas em registos de operações, de modo a permitir, no mínimo, a identificação de cada operação distinta, da pessoa singular ou coletiva que realizou a operação e da sequência de operações relativa a cada elemento de dados individual. Se uma operação envolver a modificação ou eliminação de um elemento de dados existente, o elemento de dados original é preservado;
  - h) os dados possam ser arquivados e continuar acessíveis às autoridades competentes de acordo com os atos jurídicos da União aplicáveis e com o direito nacional que estabelece os respetivos requisitos de informações regulamentares;
  - i) os registos de operações referidos na alínea g) do presente número sejam arquivados e continuem acessíveis às autoridades competentes, para fins de auditoria, durante o período de tempo especificado nos atos jurídicos da União aplicáveis e no direito nacional que estabelece os respetivos requisitos de informações regulamentares e, para fins de acompanhamento, durante o período de tempo referido no artigo 17.º;
  - j) os dados estejam protegidos contra a corrupção e o roubo;
  - k) os elementos de dados processados correspondam ao conjunto comum de dados eFTI e aos subconjuntos de dados eFTI, estabelecidos pelos atos delegados a que se refere o artigo 7.º, e possam ser tratados em qualquer uma das línguas oficiais da União, conforme o disposto nos atos jurídicos da União aplicáveis e no direito nacional que estabelece os respetivos requisitos de informações regulamentares.

2. A Comissão adota atos de execução, definindo as especificações detalhadas relativamente aos requisitos previstos no n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2. Ao adotar essas especificações, a Comissão:

- a) procura assegurar a interoperabilidade das plataformas eFTI;
- b) tem em conta as soluções e normas técnicas existentes;
- c) assegura que essas especificações continuem a ser, o mais possível, tecnologicamente neutras.

O primeiro desses atos de execução, deve abranger todos os elementos referidos no n.º 1 do presente artigo e deve ser adotado, o mais tardar, até 21 de agosto de 2023.

#### *Artigo 10.º*

##### **Requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços eFTI**

1. Os prestadores de serviços eFTI asseguram que:

- a) os dados sejam tratados apenas por utilizadores autorizados e de acordo com direitos de tratamento de dados na plataforma eFTI claramente definidos e concedidos, em conformidade com os requisitos de informações regulamentares aplicáveis;
- b) os dados sejam arquivados e acessíveis de acordo com os atos jurídicos da União e com o direito nacional que estabelece os respetivos requisitos de informações regulamentares;
- c) as autoridades competentes tenham acesso totalmente gratuito e imediato às informações regulamentares relativas a uma operação de transporte de mercadorias tratadas através das respetivas plataformas eFTI;
- d) os dados estejam devidamente protegidos, incluindo contra o tratamento não autorizado ou ilegal e contra o extravio, a destruição ou os danos acidentais.

2. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam as regras detalhadas relativamente aos requisitos previstos no n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2. O primeiro desses atos de execução, que abrange todos os elementos referidos no n.º 1 do presente artigo, deve ser adotado, o mais tardar, até 21 de agosto de 2023.

#### *SECÇÃO 2*

##### **Certificação**

#### *Artigo 11.º*

##### **Organismos de avaliação da conformidade**

1. Os organismos de avaliação da conformidade são acreditados de acordo com o Regulamento (CE) n.º 765/2008 para fins de certificação das plataformas eFTI e dos prestadores de serviços eFTI, conforme definido nos artigos 12.º e 13.º do presente regulamento.

2. Para efeitos de acreditação, os organismos de avaliação da conformidade devem cumprir os requisitos previstos no anexo II. Os organismos de avaliação da conformidade comunicam à autoridade nacional designada em conformidade com o n.º 3 do presente artigo a ligação ao sítio Web onde disponibilizam ao público as informações disponíveis sobre os organismos de avaliação da conformidade acreditados, incluindo uma lista atualizada desses organismos.

3. Cada Estado-Membro designa uma autoridade que mantém uma lista atualizada dos organismos de avaliação da conformidade acreditados, das plataformas eFTI e dos prestadores de serviços eFTI titulares de uma certificação válida com base nas informações fornecidas nos termos do n.º 2 do presente artigo e do artigo 12.º, n.º 2, e do artigo 13.º, n.º 2. As autoridades nacionais designadas disponibilizam a lista ao público num sítio Web oficial do governo.

4. Até ao dia 31 de março de cada ano, as referidas autoridades nacionais designadas notificam à Comissão a lista a que se refere o n.º 3, juntamente com o endereço do sítio Web onde a mesma foi disponibilizada ao público. A Comissão publica uma ligação para os endereços desses sítios Web na sua página Web oficial.

*Artigo 12.º***Certificação de plataformas eFTI**

1. Mediante pedido do criador de uma plataforma eFTI, os organismos de avaliação da conformidade avaliam a conformidade da plataforma de eFTI com os requisitos previstos no artigo 9.º, n.º 1. Em caso de avaliação positiva, o organismo de avaliação da conformidade emite um certificado de conformidade para a plataforma de eFTI em causa. Em caso de avaliação negativa, o organismo de avaliação da conformidade apresenta a respetiva justificação ao requerente.
2. Cada organismo de avaliação da conformidade mantém uma lista atualizada das plataformas de eFTI que certificou e às quais retirou ou suspendeu a certificação. Este organismo disponibiliza a lista ao público no seu sítio Web e comunica o endereço desse sítio Web à autoridade nacional designada a que se refere o artigo 11.º, n.º 3.
3. As informações disponibilizadas às autoridades competentes por meio de uma plataforma de eFTI certificada são acompanhadas de uma marca de certificação.
4. O programador da plataforma eFTI candidata-se a uma reavaliação da sua certificação se as especificações técnicas estabelecidas nos atos de execução referidos no artigo 9.º, n.º 2, forem revistas.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º para completar o presente regulamento com regras relativas à certificação de plataformas eFTI e à utilização da marca de certificação, inclusive no que diz respeito às regras de renovação, de suspensão e de revogação em matéria de certificação.

*Artigo 13.º***Certificação de prestadores de serviços eFTI**

1. Mediante pedido do prestador de serviços eFTI, os organismos de avaliação da conformidade avaliam a conformidade da plataforma eFTI com os requisitos previstos no artigo 10.º, n.º 1. Em caso de avaliação positiva, o organismo de avaliação da conformidade emite um certificado de conformidade. Em caso de avaliação negativa, o organismo de avaliação da conformidade apresenta a respetiva justificação ao requerente.
2. Cada organismo de avaliação da conformidade mantém uma lista atualizada dos prestadores de serviços eFTI que certificou e às quais retirou ou suspendeu a certificação. Este organismo disponibiliza a lista ao público no seu sítio Web e comunica o endereço desse sítio Web à autoridade nacional designada a que se refere o artigo 11.º, n.º 3.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º para completar o presente regulamento estabelecendo regras relativas à certificação dos prestadores de serviços eFTI, nomeadamente regras de renovação, suspensão ou de revogação em matéria de certificação.

## CAPÍTULO IV

**DELEGAÇÃO DE PODERES E DISPOSIÇÕES DE EXECUÇÃO***Artigo 14.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 2.º, n.º 3, no artigo 7.º, no artigo 12.º, n.º 5, e no artigo 13.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 20 de agosto de 2020. 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 o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 2.º, n.º 3, no artigo 7.º, no artigo 12.º, n.º 5, e no artigo 13.º, n.º 3, 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 2.º, n.º 3, do artigo 7.º, do artigo 12.º, n.º 5, e do artigo 13.º, n.º 3, 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 15.º*

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. 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.

#### CAPÍTULO V

#### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

#### *Artigo 16.º*

#### **Revisão**

1. O mais tardar até 21 de fevereiro de 2029, a Comissão procede à avaliação do presente regulamento e apresenta um relatório com as principais conclusões ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social Europeu.

A Comissão avalia também eventuais iniciativas tendo, nomeadamente, em vista:

- a) estabelecer a obrigação de os operadores económicos disponibilizarem informações às autoridades competentes, por via eletrónica, em conformidade com o presente regulamento;
- b) estabelecer uma maior interoperabilidade e interconectividade entre o ambiente eFTI e os diferentes sistemas e plataformas TIC utilizados para o registo e tratamento das informações regulamentares tal como previsto no demais direito da União em matéria de transportes.

Estas avaliações devem abranger em particular a alteração do presente regulamento e a alteração de outros atos jurídicos da União e devem, se for caso disso, ser acompanhadas de uma proposta legislativa.

2. Os Estados-Membros transmitem à Comissão as informações necessárias estabelecidas no artigo 17.º para a elaboração do relatório a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

#### *Artigo 17.º*

#### **Acompanhamento**

Até 21 de agosto de 2027 e, subsequentemente, de cinco em cinco anos, os Estados-Membros transmitem à Comissão, com base nos registos de operações a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, alíneas g) e i), o número de vezes que as autoridades competentes acederam às informações regulamentares disponibilizadas por via eletrónica pelos operadores económicos interessados e as trataram, nos termos do artigo 4.º.

Essas informações são apresentadas para cada ano do período de declaração.

#### *Artigo 18.º*

#### **Entrada em vigor e aplicação**

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

2. O presente regulamento é aplicável a partir de 21 de agosto de 2024.
3. No entanto, o artigo 2.º, n.º 2, o artigo 5.º, n.º 4, o artigo 7.º, o artigo 8.º, o artigo 9.º, n.º 2, e o artigo 10.º, n.º 2, são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

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

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2020.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

D.M. SASSOLI

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J. KLOECKNER

---

## ANEXO I

**INFORMAÇÕES REGULAMENTARES ABRANGIDAS PELO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO PRESENTE  
REGULAMENTO**

PARTE A — Requisitos de informações regulamentares a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b)

Lista de atos delegados e de atos de execução a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b):

- 1) Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão <sup>(1)</sup>, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação: Anexo, ponto 6.3.2.6, alíneas a), b), c), d), e), f) e g).

PARTE B — Direito nacional

As disposições aplicáveis do direito nacional que exigem a apresentação de informações idênticas, na totalidade ou em parte, às informações especificadas no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e b), são as seguintes:

[Estado-Membro]

- 1) Ato jurídico: [disposição]

—

<sup>(1)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (JO L 299 de 14.11.2015, p. 1).



## ANEXO II

**REQUISITOS APLICÁVEIS AOS ORGANISMOS DE AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE**

1. Será criado um organismo de avaliação da conformidade dotado de personalidade jurídica nos termos do direito nacional.
2. Os organismos de avaliação da conformidade são organismos terceiros independentes da organização, da plataforma eFTI ou do prestador de serviços da plataforma que é objeto de avaliação.

Pode considerar-se que preenche esses requisitos qualquer organismo que pertença a uma organização empresarial ou associação profissional representativa de empresas envolvidas em atividades de projeto, fabrico, fornecimento, montagem, utilização ou manutenção da plataforma eFTI ou do prestador de serviços da plataforma que é objeto de avaliação, desde que demonstre a respetiva independência e a ausência de conflitos de interesses.

3. Os organismos de avaliação da conformidade, os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as tarefas de avaliação da conformidade não podem ser o projetista, o fabricante, o fornecedor, o instalador, o comprador, o proprietário, o utilizador ou o responsável pela manutenção da plataforma eFTI nem o prestador de serviços da plataforma que é objeto de avaliação, nem o mandatário de qualquer uma dessas pessoas.

Os organismos de avaliação da conformidade, os seus quadros superiores e o pessoal encarregado de executar as tarefas de avaliação da conformidade não podem estar diretamente envolvidos no projeto, no fabrico ou na construção, na comercialização, na instalação, na utilização ou na manutenção da referida plataforma eFTI ou do prestador de serviços da plataforma, nem representar as partes envolvidas nessas atividades. Os referidos organismos, quadros e pessoal não podem exercer nenhuma atividade suscetível de comprometer a independência das suas apreciações ou a sua integridade relativamente às atividades de avaliação da conformidade para as quais são acreditados. Esta disposição é aplicável, em especial, aos serviços de consultoria.

Os organismos de avaliação da conformidade têm de assegurar que as atividades das suas filiais ou subcontratantes não afetam a confidencialidade, a objetividade ou a imparcialidade das respetivas atividades de avaliação da conformidade.

4. Os organismos de avaliação da conformidade e o respetivo pessoal executam as atividades de avaliação da conformidade com a máxima integridade profissional e competência técnica no domínio específico em causa e não podem estar sujeitos a quaisquer pressões ou aliciamentos, nomeadamente de ordem financeira, suscetíveis de influenciar a sua apreciação ou os resultados das suas atividades de avaliação da conformidade, designadamente por parte de pessoas ou grupos de pessoas interessados nos resultados dessas atividades.
5. Os organismos de avaliação da conformidade têm de poder executar todas as tarefas de avaliação de conformidade que lhes são atribuídas ao abrigo dos artigos 12.º e 13.º do presente regulamento, quer essas tarefas sejam executadas por eles mesmos ou em seu nome e sob a sua responsabilidade.

Os organismos de avaliação da conformidade devem dispor de:

- a) pessoal necessário com conhecimentos técnicos e experiência suficiente e adequada para realizar as tarefas de avaliação da conformidade;
- b) descrições dos procedimentos aplicáveis à avaliação da conformidade, a fim de assegurar a transparência e a capacidade de reprodução desses procedimentos;
- c) procedimentos que permitam o exercício de atividades atendendo à dimensão e estrutura das empresas, ao setor onde operam e ao grau de complexidade da tecnologia em questão.

Os organismos de avaliação da conformidade têm de dispor dos meios necessários para a boa execução das tarefas técnicas e administrativas relacionadas com as atividades de avaliação da conformidade.

6. O pessoal responsável pela execução das tarefas de avaliação da conformidade deve possuir:

- a) uma sólida formação técnica e profissional, que abranja todas as atividades de avaliação da conformidade;

- b) conhecimentos satisfatórios dos requisitos das avaliações a realizar e a devida autoridade para as efetuar;
  - c) conhecimentos e compreensão adequados dos requisitos estabelecidos nos artigos 9.º e 10.º do presente regulamento;
  - d) capacidade para elaborar certificados, registos e relatórios de conformidade que comprovem a realização das avaliações.
7. A imparcialidade dos organismos de avaliação da conformidade, dos seus quadros superiores e do pessoal responsável pela execução das tarefas de avaliação da conformidade é assegurada.
- A remuneração dos quadros superiores e do pessoal responsável pela execução das tarefas de avaliação da conformidade dos organismos de avaliação da conformidade não depende do número de avaliações realizadas, nem do seu resultado.
8. Os organismos de avaliação da conformidade têm de subscrever um seguro de responsabilidade civil, salvo se essa responsabilidade for assumida pelo Estado-Membro nos termos do direito nacional ou se o próprio Estado-Membro for diretamente responsável pelas avaliações da conformidade.
9. O pessoal dos organismos de avaliação da conformidade está sujeito ao sigilo profissional no que se refere a todas as informações obtidas no exercício das suas funções, nos termos dos artigos 12.º e 13.º do presente regulamento, ou de qualquer disposição de direito nacional que lhes dê aplicação, exceto em relação às autoridades competentes do Estado-Membro em que as atividades são exercidas. Os direitos de propriedade têm de ser protegidos.
10. Os organismos de avaliação da conformidade participam nas atividades pertinentes em matéria de normalização e regulamentação ou asseguram que o pessoal responsável pela realização de tarefas de avaliação da conformidade está devidamente informado das mesmas.
-

# DIRETIVAS

## Diretiva (UE) 2020/1057 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 15 de julho de 2020

**que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de criar um setor dos transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável, é necessário assegurar, por um lado, condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência leal para os transportadores rodoviários (transportadores). Em virtude do grau elevado de mobilidade dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários, são necessárias regras setoriais específicas, a fim de assegurar o equilíbrio entre a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos transportadores, a livre circulação de mercadorias, condições de trabalho adequadas e a proteção social para os condutores.
- (2) Tendo em vista o grau elevado de mobilidade dos serviços de transporte rodoviário, é precisa especial atenção para assegurar que os condutores beneficiem dos direitos que lhes assistem e que os transportadores, a maioria dos quais são empresas de reduzida dimensão, não sejam confrontados com obstáculos administrativos desproporcionados ou controlos discriminatórios suscetíveis de restringir indevidamente a sua liberdade de prestação de serviços transfronteiriços. Pela mesma razão, quaisquer regras nacionais aplicáveis aos transportes rodoviários devem ser proporcionadas e justificadas, tomando em consideração a necessidade de garantir condições de trabalho adequadas e proteção social adequada para os condutores e de facilitar o exercício da liberdade de prestação de serviços de transporte rodoviário com base na concorrência leal entre transportadores nacionais e estrangeiros.
- (3) O equilíbrio entre a melhoria das condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e a simplificação do exercício da livre prestação de serviços de transporte rodoviário, com base numa concorrência leal entre transportadores nacionais e estrangeiros, é crucial para o bom funcionamento do mercado interno.
- (4) Após avaliação da eficácia e eficiência da atual legislação social da União no setor dos transportes rodoviários, foram detetadas determinadas lacunas nas disposições em vigor, assim como deficiências na sua execução, como, por exemplo, no que se refere ao recurso a empresas «de fachada». Além disso, há uma série de discrepâncias entre os Estados-Membros em matéria de interpretação, aplicação e execução dessas disposições, o que dá azo a elevados encargos administrativos para os condutores e os transportadores. Esta situação gera uma incerteza jurídica que é prejudicial para as condições sociais e laborais dos condutores e para as condições de concorrência leal para os transportadores do setor.
- (5) A fim de assegurar que as Diretivas 96/71/CE <sup>(4)</sup> e 2014/67/UE <sup>(5)</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho sejam corretamente aplicadas, importa reforçar os controlos e a cooperação ao nível da União para combater a fraude associada ao destacamento dos condutores.

<sup>(1)</sup> JO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

<sup>(2)</sup> JO C 176 de 23.5.2018, p.57.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 7 de abril de 2020 (JO C 149 de 5.5.2020, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 9 de julho de 2020 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

<sup>(5)</sup> Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno («Regulamento IMI») (JO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

- (6) A Comissão, na sua proposta de 8 de março de 2016 de revisão da Diretiva 96/71/CE, reconheceu que a aplicação da mesma diretiva suscita questões e dificuldades jurídicas específicas num setor de grande mobilidade, como o dos transportes rodoviários, e referiu que a melhor forma de resolver tais dificuldades seria por meio de legislação setorial específica no domínio dos transportes rodoviários.
- (7) A fim de garantir a aplicação proporcionada e efetiva da Diretiva 96/71/CE no setor dos transportes rodoviários, é necessário estabelecer regras setoriais específicas que reflitam as especificidades da grande mobilidade dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários e assegurem um equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação transfronteiriça de serviços pelos transportadores. As disposições em matéria de destacamento de trabalhadores da Diretiva 96/71/CE, bem como as disposições da Diretiva 2014/67/UE relativas à respetiva execução, aplicam-se ao setor dos transportes rodoviários e deverão ficar sujeitas às regras específicas estabelecidas na presente diretiva.
- (8) Tendo em conta a elevada mobilidade que caracteriza o setor dos transportes, os condutores não são geralmente destacados para outro Estado-Membro ao abrigo de contratos de serviços por períodos prolongados, como acontece noutros setores. Por conseguinte, deverá ser esclarecido em que circunstâncias não se aplicam a esses condutores as regras aplicáveis ao destacamento de longa duração da Diretiva 96/71/CE.
- (9) O equilíbrio das regras específicas sobre o destacamento deverá assentar na existência de uma ligação suficiente entre o condutor, o serviço prestado e o território do Estado-Membro de acolhimento. Para facilitar a aplicação dessas regras, deverá ser feita uma distinção entre diferentes tipos de operações de transporte em função do grau de ligação ao território do Estado-Membro de acolhimento.
- (10) Quando os condutores efetuam operações de transporte bilaterais do Estado-Membro onde a empresa está estabelecida (Estado-Membro de estabelecimento) para o território de outro Estado-Membro, de um país terceiro ou de regresso ao Estado-Membro de estabelecimento, a natureza do serviço está estreitamente relacionada com o Estado-Membro de estabelecimento. É possível que os condutores efetuem diversas operações de transporte bilaterais durante uma viagem. A aplicação das regras de destacamento e, por conseguinte, das condições de trabalho e emprego garantidas no Estado-Membro de acolhimento a estas operações bilaterais constituiria uma restrição desproporcionada à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário.
- (11) Importa clarificar que o transporte internacional em trânsito através do território de um Estado-Membro não constitui uma situação de destacamento. Estas operações caracterizam-se pelo facto de os condutores atravessarem o Estado-Membro sem carregar nem descarregar mercadorias e sem tomar nem largar passageiros, pelo que não existe uma ligação significativa entre as atividades dos condutores e o Estado-Membro de trânsito. A qualificação da presença dos condutores num Estado-Membro como trânsito não é, portanto, afetada pelas paragens ligadas, por exemplo, a razões de higiene.
- (12) Se os condutores efetuarem operações de transporte combinado, a natureza do serviço prestado durante o troço inicial ou final está estreitamente ligada ao Estado-Membro de estabelecimento, se o troço por si só constituir uma operação de transporte bilateral. Em contraste, se a operação de transporte durante o referido troço for realizada dentro do Estado-Membro de acolhimento ou como uma operação de transporte internacional não bilateral, há uma ligação suficiente ao território de um Estado-Membro de acolhimento, pelo que se deverão aplicar as regras de destacamento.
- (13) Se os condutores realizarem outros tipos de operações, nomeadamente operações de cabotagem ou transportes internacionais não bilaterais, existe uma ligação suficiente ao território de um Estado-Membro de acolhimento. A ligação existe no caso das operações de cabotagem na aceção dos Regulamentos (CE) n.º 1072/2009 <sup>(6)</sup> e (CE) n.º 1073/2009 <sup>(7)</sup>, dado que, nessas situações, toda a operação de transporte tem lugar num Estado-Membro de acolhimento e o serviço está, por conseguinte, estreitamente ligado ao território do Estado-Membro de acolhimento. As operações de transporte internacional não bilaterais caracterizam-se pelo facto de os condutores efetuarem transportes internacionais fora do Estado-Membro de estabelecimento onde a empresa que efetua o destacamento se encontra. Os serviços prestados estão, por conseguinte, ligados ao Estado-Membro de acolhimento em causa e não ao Estado-Membro de estabelecimento. Nesses casos, as regras setoriais específicas são necessárias só no que diz respeito aos requisitos administrativos e à medidas de controlo.
- (14) Os Estados-Membros deverão assegurar que, de acordo com o disposto na Diretiva 2014/67/UE, as condições de trabalho e emprego referidas no artigo 3.º da Diretiva 96/71/CE, estabelecidas em disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais, ou por convenções coletivas ou decisões arbitrais que, nos seus territórios, tenham sido declaradas de aplicação geral ou de outro modo aplicadas nos termos do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, da Diretiva 96/71/CE, sejam disponibilizadas sem entraves e com transparência às empresas de transporte de outros Estados-Membros e aos condutores destacados. Isto deverá incluir, se for o caso, essas condições de trabalho e

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

emprego estabelecidas por convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes na zona geográfica em causa. Das informações pertinentes deverão, em especial; fazer parte os elementos constitutivos da remuneração que tenham passado a ser obrigatórios por força desses instrumentos. De acordo com o disposto na Diretiva 2014/67/UE, deverá procurar-se a participação dos parceiros sociais.

- (15) Os transportadores da União enfrentam uma concorrência crescente por parte de transportadores estabelecidos em países terceiros. Por esse motivo, é da maior importância assegurar que os transportadores da União não sejam discriminados. Nos termos do artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 96/71/CE, as empresas estabelecidas num Estado que não seja um Estado-Membro não podem beneficiar de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas num Estado-Membro. Este princípio deverá igualmente aplicar-se no que diz respeito às regras específicas em matéria de destacamento previstas na presente diretiva. Deverá, nomeadamente, aplicar-se quando os transportadores de países terceiros realizem operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União.
- (16) O sistema multilateral de quotas da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) é um dos principais instrumentos que regulam o acesso dos transportadores de países terceiros ao mercado da União e o acesso dos transportadores da União a mercados de países terceiros. O número de licenças atribuídas a cada país membro da CEMT é decidido anualmente. A fim de assegurar que as empresas da União não sejam alvo de discriminação, a obrigação dos Estados-Membros a este respeito deverá também ser respeitada aquando da negociação das condições de acesso ao mercado da União no âmbito da CEMT.
- (17) A competência para negociar e celebrar o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários («AETR») cabe à União, no âmbito das suas competências externas exclusivas. A União deverá, nos termos do artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(8)</sup>, conciliar os mecanismos de controlo que podem ser utilizados para controlar o cumprimento das regras sociais nacionais e da União pelas empresas de países terceiros com os mecanismos de controlo que são aplicáveis às empresas da União.
- (18) Foram igualmente sentidas dificuldades na aplicação das regras em matéria de destacamento de trabalhadores, definidas na Diretiva 96/71/CE, e das regras relativas aos requisitos administrativos, estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE, para o setor dos transportes rodoviários de grande mobilidade. A descoordenação das medidas nacionais para a aplicação e a execução das disposições em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários tem gerado incerteza jurídica e elevados encargos administrativos para os transportadores da União não residentes. Esta situação criou restrições indevidas à livre prestação transfronteiriça de serviços de transporte rodoviário, com efeitos secundários negativos para o emprego e a competitividade dos transportadores. Assim sendo, é necessário harmonizar os requisitos administrativos e as medidas de controlo. Isto evitaria atrasos desnecessários para os transportadores.
- (19) A fim de assegurar um controlo eficaz e eficiente das regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores e evitar encargos administrativos desproporcionados para os transportadores da União não residentes, deverão ser estabelecidos requisitos administrativos e medidas de controlo no setor dos transportes rodoviários, tirando pleno partido de instrumentos de controlo, como o tacógrafo digital. A fim de monitorizar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva e na Diretiva 96/71/CE e, ao mesmo tempo, reduzir a complexidade dessa tarefa, os Estados-Membros apenas deverão ser autorizados a impor aos transportadores os requisitos administrativos e as medidas de controlo especificados na presente diretiva, que estão adaptados ao setor dos transportes rodoviários.
- (20) As empresas de transportes necessitam de segurança jurídica quanto às normas e requisitos que devem cumprir. Tais normas e requisitos deverão ser claros, compreensíveis e de acesso fácil para as empresas de transportes e permitir um controlo eficaz. É importante que as novas normas não acarretem encargos administrativos desnecessários e tenham devidamente em conta os interesses das pequenas e médias empresas.

<sup>(8)</sup> 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).

- (21) Os encargos administrativos e as tarefas de gestão dos documentos a cargo dos condutores deverão ser razoáveis. Por conseguinte, embora alguns documentos devam estar disponíveis no veículo para inspeção durante os controlos na estrada, outros documentos deverão ser disponibilizados através da interface pública ligada ao sistema de informação do mercado interno (IMI) criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(9)</sup>, pelos transportadores e, caso necessário, pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o transportador estiver estabelecido. As autoridades competentes deverão utilizar o quadro da assistência mútua entre Estados-Membros previsto na Diretiva 2014/67/UE.
- (22) Para facilitar o controlo do cumprimento das regras em matéria de destacamento estabelecidas na presente diretiva, os transportadores deverão apresentar uma declaração de destacamento às autoridades competentes dos Estados-Membros para os quais destacam condutores.
- (23) A fim de reduzir os encargos administrativos para os transportadores, é necessário simplificar o processo de envio e atualização das declarações de destacamento. Por conseguinte, a Comissão deverá criar uma interface pública multilingue, à qual os transportadores tenham acesso e por meio da qual apresentem e atualizem informações sobre o destacamento e, em caso de necessidade, apresentem ao IMI outros documentos pertinentes.
- (24) Uma vez que, em alguns Estados-Membros, os parceiros sociais desempenham um papel fundamental na aplicação da legislação social no setor dos transportes rodoviários, os Estados-Membros deverão ser autorizados a fornecer aos parceiros sociais nacionais as informações pertinentes que tenham sido partilhadas por meio do IMI, com o único objetivo de verificar o cumprimento das regras em matéria de destacamento, sem violar o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(10)</sup>. As informações pertinentes deverão ser fornecidas aos parceiros sociais por meios externos que não o IMI.
- (25) A fim de garantir condições uniformes para a aplicação da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para especificar as funcionalidades da interface pública ligada ao IMI. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(11)</sup>.
- (26) É fundamental a aplicação adequada, eficaz e coerente das regras em matéria de tempo de trabalho e de períodos de repouso, a fim de aumentar a segurança rodoviária, proteger as condições de trabalho dos condutores e prevenir as distorções da concorrência decorrentes do seu incumprimento. Por conseguinte, é conveniente prorrogar o âmbito dos atuais requisitos de aplicação uniformes estabelecidos na Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(12)</sup>, a fim de controlar o cumprimento das disposições relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(13)</sup>.
- (27) Tendo em conta as séries de dados necessárias para efetuar controlos do cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho previstas na Diretiva 2002/15/CE, o alcance dos controlos na estrada depende do desenvolvimento e da implantação de tecnologias facilitadoras que abranjam períodos de tempo suficientes. O controlo na estrada deverá ser limitado aos aspetos que podem ser que possam ser eficazmente controlados por meio do tacógrafo e do aparelho de controlo conexo a bordo, enquanto a realização de controlos exaustivos deverá ficar limitada às instalações das empresas.
- (28) Os controlos na estrada deverão ser executados com eficiência e rapidez, a fim de os concluir o mais rapidamente possível e com o menor atraso para o condutor, devendo ser feita uma distinção clara entre as obrigações dos transportadores e as obrigações dos condutores.

<sup>(9)</sup> Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão («Regulamento IMI») (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> 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).

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

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

- (29) A cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelo controlo do cumprimento deverá ser promovida mediante a realização de controlos concertados, que os Estados-Membros deverão procurar alargar aos controlos nas instalações. A Autoridade Europeia do Trabalho, cujo âmbito de atividades, tal como estabelecido no artigo 1.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(14)</sup>, abrange os domínios regidos pela Diretiva 2006/22/CE, poderá desempenhar uma função importante na assistência aos Estados-Membros que realizem controlos concertados e poderá igualmente apoiar os esforços nos domínios da educação e da formação.
- (30) A cooperação administrativa entre os Estados-Membros, no que se refere à aplicação das regras de âmbito social no setor dos transportes rodoviários, revelou-se insuficiente, o que dificultou e tornou mais difícil ineficaz e incoerente a aplicação da legislação transfronteiriça. Importa, portanto, criar um regime para que a comunicação e assistência mútua se processem com eficácia, incluindo o intercâmbio de dados respeitantes a infrações e informações sobre boas práticas de execução.
- (31) A fim de promover a eficácia da cooperação administrativa e do intercâmbio de informações, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(15)</sup> exige que os Estados-Membros interliguem os seus registos eletrónicos nacionais (NER) através do sistema dos Registos Europeus das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR). O âmbito das informações acessíveis através desse sistema nos controlos na estrada deverá ser alargado.
- (32) Para facilitar e melhorar a comunicação entre os Estados-Membros, assegurar uma aplicação mais uniforme das regras sociais no setor dos transportes e facilitar o cumprimento dos requisitos administrativos no destacamento de condutores por parte dos transportadores, a Comissão deverá desenvolver um ou vários novos módulos do IMI. É importante que o IMI permita controlar a validade das declarações de destacamento durante os controlos na estrada.
- (33) O intercâmbio de informações no âmbito de uma cooperação administrativa e assistência mútua eficazes entre os Estados-Membros deverá respeitar as normas em matéria de proteção de dados pessoais estabelecidas nos Regulamentos (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(16)</sup>. O intercâmbio de informações através do IMI deverá respeitar também o Regulamento (UE) n.º 1024/2012.
- (34) A fim de aumentar a eficácia, a eficiência e a coerência da execução da legislação, convém desenvolver as funcionalidades e alargar a utilização dos atuais sistemas nacionais de classificação dos riscos. O acesso aos dados constantes dos sistemas de classificação dos riscos permitirá às autoridades competentes do Estado-Membro em causa uma melhor orientação dos controlos para os transportadores que não cumpram a legislação. A determinação de uma fórmula comum para calcular o nível de risco dos transportadores deverá contribuir para um tratamento mais equitativo dos transportadores nos controlos.
- (35) Como consequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa, os poderes conferidos à Comissão pela Diretiva 2006/22/CE deverão ser adaptados aos artigos 290.º e 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).
- (36) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2006/22/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para aumentar a percentagem mínima dos dias de trabalho dos condutores controlados pelos Estados-Membros para 4%; para clarificar melhor as definições das categorias das estatísticas que vão ser recolhidas; para designar um organismo que promova ativamente o intercâmbio de dados, experiências e informações entre os Estados-Membros; para estabelecer uma fórmula comum para o cálculo da classificação de risco de uma empresa; para estabelecer diretrizes sobre as melhores práticas de controlo; para estabelecer uma abordagem comum para o registo e controlo de períodos de outros trabalhos e para o registo e controlo de períodos de pelo menos uma semana, durante os quais um motorista está ausente do veículo e é

<sup>(14)</sup> Regulamento (UE) 2019/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que institui uma Autoridade Europeia do Trabalho, altera os Regulamentos (CE) n.º 883/2004, (UE) n.º 492/2011 e (UE) 2016/589 e revoga a Decisão (UE) 2016/344 (JO L 186 de 11.7.2019, p. 21).

<sup>(15)</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

<sup>(16)</sup> Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

incapaz de realizar quaisquer atividades com esse veículo; e para promover uma abordagem comum para a execução da referida diretiva, estimular a coerência de abordagem e uma interpretação harmonizada do Regulamento (CE) n.º 561/2006 entre as autoridades responsáveis pelos controlos e favorecer o diálogo entre as empresas do sector dos transportes e as autoridades responsáveis pelos controlos. e. Em particular, ao adotar atos de execução para o desenvolvimento de uma fórmula comum para o cálculo da classificação de risco de uma empresa, a Comissão deverá garantir a igualdade de tratamento das empresas ao ter em conta os critérios especificados na presente diretiva. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

- (37) A fim de refletir a evolução das boas práticas no que diz respeito a controlos e a equipamentos estandardizados que devem ser postos à disposição das unidades de execução e para estabelecer ou atualizar a ponderação da gravidade das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou (UE) n.º 165/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(17)</sup> o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito às alterações, respetivamente, dos anexos I, II e III da Diretiva 2006/22/CE. 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 <sup>(18)</sup>. 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.
- (38) Por conseguinte, a Diretiva 2006/22/CE deverá ser alterada em conformidade.
- (39) As empresas de transportes são as destinatárias de determinadas regras especiais em matéria de destacamentos e suportam as consequências das eventuais infrações que cometam dessas regras. No entanto, a fim de evitar abusos por parte de empresas que contratam serviços de transporte prestados por transportadores rodoviários de mercadorias, os Estados-Membros deverão igualmente prever regras claras e previsíveis em matéria de sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes nos casos em que estes tinham ou, à luz de todas as circunstâncias relevantes, devessem ter conhecimento de que os serviços de transporte que contratavam implicavam infrações a regras especiais em matéria de destacamentos.
- (40) A fim de garantir condições de concorrência leal e equitativa aos trabalhadores e às empresas, é necessário avançar rumo a uma execução inteligente e proporcionar todo o apoio possível à plena implantação e utilização dos sistemas de classificação dos riscos.
- (41) A Comissão deverá avaliar o impacto da aplicação e da execução das regras em matéria de destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os resultados dessa avaliação, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.
- (42) Uma vez que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar, por um lado, condições de trabalho adequadas e proteção social para os condutores e, por outro, condições comerciais adequadas e condições de concorrência leal para os transportadores, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da presente diretiva, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adotar 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 atingir aqueles objetivos.
- (43) As medidas nacionais para a transposição da presente diretiva são aplicáveis a partir de 18 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva. A Diretiva (UE) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(19)</sup> será aplicável ao setor dos transportes rodoviários, nos termos do artigo 3.º, n.º 3, dessa diretiva, a partir de 2 de fevereiro de 2022,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

#### Artigo 1.º

##### Regras específicas relativas ao destacamento de condutores

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

<sup>(17)</sup> 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).

<sup>(18)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(19)</sup> Diretiva (UE) 2018/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, que altera a Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 173 de 9.7.2018, p. 16).



2. As presentes regras específicas aplicam-se aos condutores ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro que tomem a medida transnacional a que se refere o artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da Diretiva 96/71/CE.

3. Não obstante o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, nenhum condutor é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando executar operações de transporte bilateral de mercadorias.

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

A partir de 2 de fevereiro de 2022, data a partir da qual os condutores têm, nos termos do artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, de registar manualmente os dados de passagem de fronteira, os Estados-Membros aplicam igualmente a isenção, prevista no primeiro e no segundo parágrafo do presente número relativa ao transporte bilateral respeitante a mercadorias, quando, para além de realizar uma operação de transporte bilateral, o condutor realiza uma atividade de carga e/ou descarga nos Estados-Membros ou países terceiros que atravesse, desde que o condutor não carregue mercadorias e as e descarregue no mesmo Estado-Membro.

Quando uma operação de transporte bilateral com início no Estado-Membro de estabelecimento durante a qual não tenha sido realizada nenhuma atividade adicional, for seguida de uma operação de transporte bilateral com destino ao Estado-Membro de estabelecimento, a isenção relativa a atividades adicionais prevista no terceiro parágrafo é aplicável, no máximo, a duas atividades adicionais de carga e/ou descarga, nas condições estabelecidas no terceiro parágrafo.

As isenções relativas a atividades adicionais estabelecidas no terceiro e quarto parágrafos do presente número só são aplicáveis até à data em que um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das passagens de fronteira e atividades adicionais referidas no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, tiver de ser instalado pela primeira vez for instalado nos veículos matriculados num Estado-Membro, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, quarto parágrafo, do mesmo regulamento. A partir dessa data, as isenções relativas a atividades adicionais referidas no terceiro e no quarto parágrafos do presente número aplicam-se exclusivamente aos condutores de veículos equipados com um tacógrafo inteligente nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º do referido regulamento.

4. Não obstante o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, um condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando realiza operações de transporte bilateral de passageiros.

Para efeitos da presente diretiva, há operação de transporte bilateral em transporte internacional ocasional ou regular de passageiros, como estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1073/2009, quando o condutor executa uma das seguintes operações:

- a) toma os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento e os larga noutro Estado-Membro ou num país terceiro; ou
- b) toma os passageiros num Estado-Membro ou num país terceiro e os larga no Estado-Membro de estabelecimento; ou
- c) toma e larga os passageiros no Estado-Membro de estabelecimento com o objetivo de realizar excursões locais noutro Estado-Membro ou num país terceiro, de acordo com o disposto no Regulamento (CE) n.º 1073/2009.

A partir de 2 de fevereiro de 2022, data a partir da qual os condutores passam a dever registar manualmente os dados relativos às passagens de fronteira, nos termos do artigo 34.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, os Estados-Membros aplicam a isenção relativa a operações de transporte bilateral de passageiros prevista no primeiro e no segundo parágrafos do presente número, igualmente quando o condutor que realiza uma operação de transporte bilateral, para além desta operação, recolhe passageiros uma vez; e/ou larga passageiros uma única vez nos Estados-Membros ou países terceiros que o condutor atravesse, desde que o condutor não preste serviços de transporte de passageiros entre dois locais situados no Estado-Membro cujo território atravessar. O mesmo se aplica às viagens de regresso.

A isenção relativa a atividades adicionais prevista no terceiro parágrafo do presente número só é aplicável até à data a partir da qual um tacógrafo inteligente que cumpra o registo das passagens de fronteira e atividades adicionais referidas no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, tiver de ser instalado pela primeira vez nos veículos matriculados num Estado-Membro, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, quarto parágrafo, desse regulamento. A partir dessa data, a isenção relativa a atividades adicionais referidas no terceiro e no quarto parágrafos do presente número aplica-se exclusivamente aos condutores de veículos equipados com um tacógrafo inteligente nos termos dos artigos 8.º, 9.º e 10.º do referido regulamento.

5. Não obstante o disposto no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, o condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando atravessar o território de um Estado-Membro sem carregar nem descarregar mercadorias ou sem tomar nem largar passageiros.

6. Não obstante o disposto no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71/CE, o condutor não é considerado destacado para efeitos da Diretiva 96/71/CE quando efetuar o troço rodoviário inicial ou final de uma operação de transporte combinado, tal como definida na Diretiva 92/106/CEE do Conselho <sup>(20)</sup>, se o referido troço rodoviário, por si só, for constituído por operações de transporte bilateral, tal como definidas no n.º 3 do presente artigo.

7. O condutor que realize operações de cabotagem nos termos definidos no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e no Regulamento (CE) n.º 1073/2009 é considerado destacado de acordo com o disposto na Diretiva 96/71/CE.

8. Para efeitos do artigo 3.º, n.º 1-A, da Diretiva 96/71/CE, considera-se terminado um destacamento quando o condutor sai do território do Estado-Membro de acolhimento na execução de um transporte internacional de mercadorias ou de passageiros. Esse período de destacamento não é acumulável com anteriores períodos de destacamento no contexto dessas operações internacionais levadas a cabo pelo mesmo condutor ou por outro condutor por ele substituído.

9. Os Estados-Membros asseguram que, nos termos do disposto na Diretiva 2014/67/UE, as condições de trabalho e emprego referidas no artigo 3.º da Diretiva 96/71/CE, estabelecidas por disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais, ou por convenções coletivas ou decisões arbitrais que, nos seus territórios, tenham sido declaradas de aplicação geral ou de outro modo aplicadas nos termos do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, da Diretiva 96/71/CE, incluindo, se for caso disso, convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes na zona geográfica em causa, sejam disponibilizadas sem entraves e com transparência às empresas de transporte de outros Estados-Membros e aos condutores destacados. Das informações pertinentes fazem parte, em especial, os elementos constitutivos da remuneração que tenham passado a ser obrigatórios por força de tais instrumentos, inclusive, se for caso disso, por convenções coletivas geralmente aplicáveis a todas as empresas semelhantes da zona geográfica em causa.

10. As empresas de transporte estabelecidas em países terceiros não beneficiam de um tratamento mais favorável do que as empresas estabelecidas em Estados-Membros, inclusive quando realizam operações de transporte ao abrigo de acordos bilaterais ou multilaterais que concedam acesso ao mercado da União ou a partes deste.

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

a) a obrigação de o transportador estabelecido noutro Estado-Membro apresentar uma declaração de destacamento às autoridades nacionais competentes de um Estado-Membro em que o condutor esteja destacado, o mais tardar no início do destacamento, utilizando um formulário normalizado multilingue da interface pública ligada ao Sistema de Informação do Mercado Interno («IMI»), estabelecido no Regulamento (UE) n.º 1024/2012. Essa declaração de destacamento deve apresentar as seguintes informações:

i) os dados de identificação do transportador, pelo menos, sob a forma do número da licença comunitária, quando disponível;

ii) os dados de contacto de um gestor de transportes ou de outra pessoa de contacto no Estado-Membro de estabelecimento para estabelecer a ligação com as autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento em que os serviços são prestados e para enviar e receber documentos ou comunicações;

iii) a identidade, a residência e o número da carta de condução do condutor;

iv) a data de início do contrato de trabalho do condutor e a lei que lhe é aplicável;

v) as datas previstas para o início e o fim do destacamento;

vi) os números de matrícula dos veículos;

vii) se o tipo de serviços prestados é transporte de mercadorias, transporte de passageiros, transporte internacional, ou operações de cabotagem;

b) a obrigação de o transportador assegurar que o condutor disponha e conserve e apresente, quando lhe for solicitado na estrada, em papel ou em formato eletrónico:

i) uma cópia da declaração de destacamento apresentada através do IMI;

<sup>(20)</sup> Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

- ii) o comprovativo das operações de transporte realizadas no Estado-Membro de acolhimento como, por exemplo, uma carta de porte eletrónica (e-CMR) ou as provas referidas no artigo 8.º, n.º 3 do Regulamento (CE) n.º 1072/2009;
  - iii) os registos dos tacógrafos e, em especial, o símbolo de país dos Estados-Membros em que o condutor tenha estado ao realizar operações de transporte rodoviário internacional ou operações de cabotagem, em conformidade com os requisitos em matéria de registo de informações e conservação dos registos no âmbito dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014;
- c) a obrigação de o transportador enviar através da interface pública ligada ao IMI, após o período de destacamento, a pedido direto das autoridades do Estado-Membro no qual o destacamento tiver ocorrido, cópias dos documentos referidos na alínea b), subalíneas ii) e iii), do presente número, bem como a documentação relacionada com a remuneração dos condutores relativa ao período de destacamento e o seu contrato de trabalho ou um documento equivalente na aceção do artigo 3.º da Diretiva 91/533/CEE <sup>(21)</sup> do Conselho, os registos dos tempos de trabalho dos condutores e os comprovativos de pagamento.

O transportador envia a documentação através da interface pública ligada ao IMI no prazo máximo de oito semanas a contar da data do pedido. Se o transportador não apresentar a documentação solicitada dentro desse prazo fixado, as autoridades competentes do Estado-Membro em que tiver ocorrido o destacamento podem solicitar, através do IMI, a assistência das autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento, nos termos dos artigos 6.º e 7.º da Diretiva 2014/67/UE. Quando é feito um pedido de assistência mútua deste tipo, as autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento do transportador devem ter acesso à declaração de destacamento e a outras informações pertinentes apresentadas pelo transportador através da interface pública ligada ao IMI.

As autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento asseguram que fornecem os documentos solicitados às autoridades competentes do Estado-Membro em que o destacamento tiver ocorrido através do IMI no prazo de 25 dias úteis a contar da data do pedido de assistência mútua.

A fim de assegurar que os condutores não sejam considerados destacados, nos termos dos n.ºs 3 e 4 do presente artigo, os Estados-Membros só podem impor como medida de controlo a obrigação de o condutor conservar e apresentar, quando lhe for solicitado no controlo de estrada, em papel ou em formato eletrónico, os elementos de prova dos serviços de transporte internacional pertinentes, como uma e-CMR ou as provas a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, e os registos do tacógrafo referido na alínea b), subalínea iii), do presente número.

12. Para efeitos de controlo, o transportador mantém atualizadas na interface pública ligada ao IMI as declarações de destacamento a que se refere o n.º 114, alínea a).

13. As informações constantes das declarações de destacamento são guardadas no repositório do IMI para efeitos de controlo por um período de 24 meses.

Os Estados-Membros podem autorizar a autoridade competente a facultar aos parceiros sociais nacionais, por meios que não sejam o IMI, as informações pertinentes disponíveis no IMI, na medida do necessário para efeitos de verificação do cumprimento das regras em matéria de destacamento e em conformidade com a legislação e as práticas nacionais, desde que:

- a) as informações estejam relacionadas com o destacamento para o território do Estado-Membro em causa;
- b) as informações sejam utilizadas exclusivamente para efeitos de aplicação das regras em matéria de destacamento; e
- c) o tratamento de dados seja levado a cabo nos termos do disposto no Regulamento (UE) 2016/679.

14. Até 2 de fevereiro de 2021, a Comissão específica, mediante um ato de execução, as funcionalidades da interface pública ligada ao IMI. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 4.º, n.º 2.

15. Os Estados-Membros evitam que a execução das medidas de controlo sofra demoras desnecessárias que possam afetar a duração e as datas previstas do destacamento.

<sup>(21)</sup> Diretiva 91/533/CEE do Conselho, de 14 de outubro de 1991, relativa à obrigação de a entidade patronal informar o trabalhador sobre as condições aplicáveis ao contrato ou à relação de trabalho (JO L 288 de 18.10.1991, p. 32).

16. As autoridades competentes dos Estados-Membros cooperam de forma estreita e prestam-se mutuamente assistência e todas as informações pertinentes, sob reserva das condições estabelecidas na Diretiva 2014/67/UE e no Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

#### Artigo 2.º

#### Alteração da Diretiva 2006/22/CE

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

1) O título passa a ter a seguinte redação:

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

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

«Artigo 1.º

#### Objeto

A presente diretiva estabelece as exigências mínimas para a execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 (\*) e (UE) n.º 165/2014 (\*\*) do Parlamento Europeu e do Conselho e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*\*\*).

(\*) 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).

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

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

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

«Tais controlos incidem todos os anos sobre uma amostragem transversal ampla e representativa dos trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e dos trabalhadores móveis e condutores abrangidos pela Diretiva 2002/15/CE. Os controlos do cumprimento da Diretiva 2002/15/CE realizados na estrada limitam-se àquilo que possa ser controlado eficazmente por meio do tacógrafo e do aparelho de controlo conexo. Uma verificação exaustiva do cumprimento da Diretiva 2002/15/CE só pode ser efetuada nas instalações.»;

b) no n.º 3, o primeiro e segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, pelo menos, 3% dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 sejam controlados. Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade a fim de apresentar, antes do fim do controlo na estrada, qualquer dos elementos de prova que não se encontre a bordo do veículo, o que não prejudica a obrigação de o condutor assegurar a utilização correta do equipamento tacográfico.

A partir de 1 de janeiro de 2012, a Comissão pode, por meio de um ato de execução, aumentar a percentagem mínima para 4%, desde que as estatísticas recolhidas nos termos do artigo 3.º mostrem que, em média, mais de 90% de todos os veículos controlados estão equipados com um tacógrafo digital. Ao tomar a sua decisão, a Comissão deve também ter em conta a eficácia das medidas de execução existentes, em especial a disponibilidade de dados tacográficos digitais nas instalações das empresas. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.»;

c) é inserido o seguinte número:

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

d) o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

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

4) O artigo 3.º, quinto parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão deve, se necessário, esclarecer melhor, por meio de atos de execução, as definições das categorias mencionadas no primeiro parágrafo, alíneas a) e b). Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.»;

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

«Artigo 5.º

#### **Controlos concertados**

Os Estados-Membros efetuam, pelo menos seis vezes por ano, controlos concertados na estrada aos condutores e veículos abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014. Além disso, os Estados-Membros tentam organizar controlos concertados nas instalações das empresas.

Esses controlos concertados são efetuados simultaneamente pelas autoridades de controlo de dois ou mais Estados-Membros, agindo nos respetivos territórios.»;

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

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

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

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

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

«b) Transmitir à Comissão, nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, os resultados estatísticos bienais;»;

ii) é aditada a seguinte alínea:

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

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

«3. O intercâmbio de dados, de experiências e informações entre Estados-Membros será ativamente promovido, principalmente, mas não exclusivamente, através do comité referido no artigo 12.º, n.º 1, e de qualquer organismo que a Comissão possa designar por meio de atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2.»;

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

«Artigo 8.º

### **Troca de informações**

“1. As informações disponibilizadas bilateralmente nos termos do artigo 22.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 são igualmente trocadas entre os organismos designados que, de acordo com o artigo 7.º da presente diretiva, tiverem sido notificados à Comissão:

- a) pelo menos de seis em seis meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva;
- b) mediante pedido fundamentado de um Estado-Membro em casos pontuais.

2. Os Estados-Membros fornecem as informações solicitadas por outros Estados-Membros, nos termos do n.º 1, alínea b), no prazo de 25 dias úteis a contar da data de receção do pedido. Pode ser determinado um prazo mais curto, por mútuo acordo entre os Estados-Membros. Em casos urgentes ou situações que exijam uma simples consulta de registos, como, por exemplo, o registo de um sistema de classificação de riscos, as informações solicitadas são apresentadas no prazo de três dias úteis.

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

No caso de ser difícil ou impossível satisfazer um pedido de informações ou efetuar controlos, inspeções ou investigações, o Estado-Membro requerido informa o Estado-Membro requerente desse facto no prazo de dez dias úteis a contar desde a receção da solicitação e comunica as razões que fundamentam devidamente essa dificuldade ou impossibilidade. Os Estados-Membros em causa devem dialogar para encontrar uma solução.

No caso de atrasos persistentes na prestação das informações ao Estado-Membro em cujo território o trabalhador estiver destacado, a Comissão é informada e toma as medidas adequadas.

3. O intercâmbio de informações previsto no presente artigo é efetuado através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*). No entanto, esta regra não se aplica às informações trocadas pelos Estados-Membros por consulta direta aos registos eletrónicos nacionais a que se refere o artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*\*).

---

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

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

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

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

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

Até 2 de fevereiro de 2021, a Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma fórmula comum para calcular a classificação dos riscos das empresas. Essa fórmula comum deve ter em conta o número, a gravidade e a frequência de ocorrência das infrações, bem como os resultados dos controlos no caso de não terem sido detetadas infrações e de a empresa de transporte rodoviário ter utilizado o tacógrafo inteligente nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014 em todos os seus veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, da presente diretiva.»;

b) no n.º 2, é suprimido o segundo período;

c) o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

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

A fim de estabelecer ou atualizar a ponderação da gravidade das infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 ou ao Regulamento (UE) N.º 165/2014, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 15.º-A da presente diretiva a fim de alterar o anexo III, tendo em conta a evolução regulamentar e considerações relativas à segurança rodoviária.

A categoria correspondente às infrações mais graves inclui as infrações em que o incumprimento das disposições aplicáveis dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 provoca um risco sério de morte ou de danos corporais graves.»;

d) são aditados os seguintes números:

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

5. Os Estados-Membros disponibilizam diretamente as informações constantes do sistema nacional de classificação dos riscos, através dos registos eletrónicos nacionais interoperáveis, tal como referido no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, a todas as autoridades competentes dos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 16.º, n.º 2 do mesmo Regulamento.»;

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

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

«1. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, orientações sobre as melhores práticas de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º n.º 2.

Essas orientações serão publicadas num relatório bienal da Comissão.»;

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

«3. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma abordagem comum para o registo e controlo dos períodos dedicados a outros trabalhos, conforme definido no artigo 4.º, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 561/2006, designadamente a forma e os casos específicos em que se deve proceder ao registo, assim como para o registo e o controlo dos períodos de, pelo menos, uma semana, durante os quais o condutor está afastado do veículo e não está em condições de realizar quaisquer atividades com o veículo em causa. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, da presente diretiva.»;

11) Os artigos 12.º a 15.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).

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

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

Artigo 13.º

### Medidas de execução

A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão adota atos de execução, em especial com um dos seguintes objetivos:

- a) promover uma abordagem comum para a execução da presente diretiva;
- b) estimular a coerência de abordagem e uma interpretação harmonizada do Regulamento (CE) n.º 561/2006 entre as autoridades responsáveis pelos controlos;
- c) facilitar o diálogo entre o setor dos transportes e as autoridades de execução.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, da presente diretiva.

Artigo 14.º

### Negociações com países terceiros

Após a entrada em vigor da presente diretiva, a União enceta negociações com os países terceiros relevantes tendo em vista a aplicação de regras equivalentes às estabelecidas na presente diretiva.

Enquanto aguardam a conclusão dessas negociações, os Estados-Membros incluem nos resultados estatísticos a enviar à Comissão nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 dados sobre os controlos efetuados a veículos de países terceiros.

Artigo 15.º

### Atualização dos anexos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 15.º-A para alterar os anexos I e II a fim de efetuar as adaptações necessárias para refletir a evolução das boas práticas.

---

(\*) 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).»;

12) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 15.º-A

### Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 2 de agosto de 2020. 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 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação 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 9.º, n.º 3, e do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

(\*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

13) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) a Parte A, é alterada do seguinte modo:

i) Os pontos 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

- «1. Tempos de condução diária e semanal, pausas e períodos de descanso diários e semanais; igualmente, folhas de registo dos dias precedentes, que têm de ser conservadas a bordo do veículo por força do artigo 36.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, e/ou dados armazenados relativamente ao mesmo período no cartão do condutor e/ou na memória do equipamento de registo, nos termos do anexo II da presente diretiva, e/ou em folhas impressas;
2. Relativamente ao período referido no artigo 36.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, eventuais excessos à velocidade autorizada para o veículo, definidos, para os veículos da categoria N3, como períodos superiores a 1 minuto durante os quais o veículo circula a mais de 90 km/h e, para os veículos da categoria M3, como períodos superiores a 1 minuto durante os quais o veículo circula a mais de 105 km/h, entendendo-se como categorias N3 e M3 as definidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*);

---

(\*) Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).»;

ii) o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

- «4. Funcionamento correto do aparelho de controlo (detecção de qualquer eventual manipulação do equipamento e/ou do cartão de condutor e/ou das folhas de registo) ou, se for o caso, presença dos documentos referidos no artigo 16.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.»;

iii) é aditado o seguinte ponto:

- «6. Tempo máximo alargado de trabalho semanal de 60 horas, tal como previsto no artigo 4.º, alínea a), da Diretiva 2002/15/CE; outro tempo de trabalho semanal, tal como previsto nos artigos 4.º e 5.º da Diretiva 2002/15/CE, apenas nos casos em que a tecnologia disponível permita realizar esses controlos com eficácia.»;

b) a Parte B é alterada do seguinte modo:

i) no primeiro parágrafo, são aditados os seguintes números:

- «4. Cumprimento dos requisitos relativos ao tempo médio máximo de trabalho semanal, pausas e trabalho noturno estabelecidos nos artigos 4.º, 5.º e 7.º da Diretiva 2002/15/CE.
5. Observância das obrigações das empresas no que diz respeito ao pagamento do alojamento dos condutores e à organização do tempo de trabalho dos condutores nos termos dos artigos 8.º, n.ºs 8 e 8-A, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.»;

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

«Os Estados-Membros podem, se adequado e caso seja detetada uma infração, controlar a corresponsabilidade de outros instigadores ou cúmplices da cadeia de transporte, como sejam expedidores, transitários ou contratantes, e designadamente verificar se os contratos de prestação de serviços de transporte permitem cumprir o Regulamento (CE) n.º 561/85 e o Regulamento (UE) n.º 165/2014.»;

### Artigo 3.º

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

No anexo do Regulamento (UE) n.º 1024/2012 são aditados os seguintes pontos:

- «13. Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (\*): artigo 8.º.
14. Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (\*\*): artigo 1.º, n.º 14.

(\*) JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

(\*\*) JO L 249 de 31.7.2020, p. 49».

### Artigo 4.º

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité criado pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014. 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 5.º

#### **Sanções**

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis aos expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento das disposições nacionais adotadas nos termos do artigo 1.º, quando tivessem ou, à luz de todas as circunstâncias pertinentes, devessem ter conhecimento, de que os serviços de transporte contratados incorriam em violação do disposto nessas disposições.
2. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto nas disposições nacionais adotadas nos termos do artigo 1.º e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

### Artigo 6.º

#### **Execução inteligente**

Sem prejuízo da Diretiva 2014/67/UE e para reforçar o cumprimento das obrigações estabelecidas no artigo 1.º da presente diretiva, os Estados-Membros asseguram que seja aplicada no seu território uma estratégia nacional coerente de execução. Essa estratégia deve incidir principalmente sobre as empresas com uma classificação de risco elevado, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE.

### Artigo 7.º

#### **Avaliação**

1. A Comissão avalia a execução da presente diretiva, nomeadamente o impacto do artigo 1.º, até 31 de dezembro de 2025 e dá disso conhecimento ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O relatório da Comissão é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa. O relatório é tornado público.
2. Após a apresentação do relatório a que se refere o n.º 1, a Comissão procede regularmente à avaliação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Os resultados da avaliação devem, se apropriado, ser acompanhados das propostas pertinentes.

*Artigo 8.º***Formação**

Os Estados-Membros cooperam na prestação de serviços de educação e formação às autoridades responsáveis pela aplicação da lei, com base nos regimes de execução existentes.

Os empregadores são responsáveis por assegurar que os seus condutores adquiram conhecimentos sobre os seus direitos e obrigações resultantes da presente diretiva.

*Artigo 9.º***Transposição**

1. Até 2 de fevereiro de 2022, os Estados-Membros devem adotar e publicar as disposições necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de 2 de fevereiro de 2022.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

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

*Artigo 10.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 11.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 15 de julho de 2020.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

D.M. SASSOLI

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

J. KLOECKNER

---









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



**Serviço das Publicações da União Europeia**  
L-2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**PT**