



2017/0123(COD)

30.4.2018

PARECER

da Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

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

(COM(2017)0281 - C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Relatora de parecer: Verónica Lope Fontagné

PA_Legam

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Introdução

Em 31 de maio de 2017, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 sobre os requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e o Regulamento n.º 1072/2009 sobre o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias.

Com esta proposta, a Comissão pretende alcançar o objetivo de apoiar o bom funcionamento do mercado único no setor dos transportes rodoviários, a sua eficiência e competitividade, dado que, de acordo com a avaliação *ex post* realizada em 2014-2015, este objetivo só parcialmente foi atingido. As principais dificuldades identificadas pela avaliação prendem-se com deficiências nas normas e na respetiva execução.

Posição da relatora

A relatora de parecer concorda com os objetivos fundamentais da proposta da Comissão, mas considera que a adoção de algumas das medidas propostas dificultaria a sua aplicação prática ao setor do transporte rodoviário, podendo criar obstáculos administrativos excessivos para as empresas e, em especial, para as PME, o que, em última análise, prejudicaria o bom funcionamento do mercado interno.

Além disso, importa sublinhar que a Comissão apresentou esta proposta juntamente com a proposta de diretiva relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte e a proposta de diretiva sobre tempos de condução e, por conseguinte, entende-se que estas propostas devem ser analisadas em conjunto.

A relatora entende que se deve recorrer a estas propostas para alcançar um equilíbrio entre o bom funcionamento do mercado interno e a garantia de normas e condições de trabalho adequadas.

O primeiro passo para lograr esse objetivo deve ser a luta contra o trabalho ilegal no setor do transporte, em particular contra as chamadas empresas fictícias e o falso trabalho independente. É importante respeitar a liberdade de estabelecimento e a liberdade de prestação de serviços, princípios fundamentais do Direito da União e consagrados, respetivamente, nos artigos 49.º e 56.º do TFUE. Contudo, como salienta a Comissão, é necessário garantir que os transportadores rodoviários de mercadorias estabelecidos num Estado-Membro tenham uma presença efetiva e estável nesse Estado-Membro, exercendo nele as suas atividades.

Há que reforçar os controlos e aplicar sanções eficazes, proporcionadas e dissuasivas às empresas que não cumpram voluntariamente a regulamentação nacional e comunitária. Este comportamento que, embora minoritário e não transponível para o resto do setor, constitui uma forma de concorrência desleal, cria distorções no funcionamento do mercado interno e não garante condições de trabalho adequadas aos seus trabalhadores.

O transporte rodoviário de mercadorias na UE representa 5 milhões de postos de trabalho diretos e quase 2 % do PIB da UE. Contudo, a UE depara-se com uma escassez de condutores profissionais. Por conseguinte e uma vez que a desaceleração nos transportes significaria uma

paralisação da economia, a UE deve adotar medidas capazes de atrair jovens para o setor e de nele manter os profissionais já existentes.

A relatora é favorável a que os requisitos necessários ao cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e do Regulamento 1072/2009 sejam claros e adequados à natureza das atividades e à dimensão da empresa, sem se converterem numa barreira administrativa excessiva.

Neste contexto, e dado que a aplicação parcial do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 aos VCL implica um aumento dos custos de exploração entre 4 e 10 %, quando esses veículos representam apenas 0,11 % do tráfego internacional em termos de tonelada-quilómetro, considera-se desproporcionada a proposta de suprimir totalmente a isenção existente a que se refere o artigo 1.º, n.º 4, alínea a), sem dispor de elementos que comprovem a sua necessidade.

Atendendo à natureza móvel dos trabalhadores do setor dos transportes rodoviários, bem como às dificuldades reais para prever a duração necessária para a prestação internacional de serviços, a relatora expressa dúvidas sobre as implicações reais em termos administrativos da inclusão do destacamento de trabalhadores como critério para avaliar a idoneidade.

No que se refere à cabotagem, a relatora está de acordo com a importância da flexibilização e de lhe aplicar normas claras, simples e cujo cumprimento seja de fácil verificação. No entanto, a possibilidade de essas atividades poderem ser incluídas desde o início no âmbito de aplicação da diretiva relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte não só dificultará a aplicação das normas como também encarecerá as exportações, afetando, por seu turno, negativamente a rentabilidade do transporte internacional e, por conseguinte, o mercado interno e o mercado de trabalho

ALTERAÇÕES

A Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando 2

Texto da Comissão

(2) Até à data, e salvo disposição em contrário da legislação nacional, as regras relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário não se aplicavam às empresas que exercem a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou

Alteração

(2) Até à data, e salvo disposição em contrário da legislação nacional, as regras relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário não se aplicavam às empresas que exercem a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou

combinações de veículos que não ultrapassem esses limites. O número destas empresas, *envolvidas em operações de transporte nacional e internacional, tem vindo a aumentar*. Em resultado disso, vários Estados-Membros decidiram aplicar as regras em matéria de acesso à atividade de transportador rodoviário, previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 para essas empresas. A fim de assegurar um nível mínimo de profissionalização *para o setor com veículos de massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas graças à aplicação de regras comuns, harmonizando assim as condições de concorrência entre todos os operadores, esta disposição deve ser suprimida, ao passo que os requisitos relativos ao estabelecimento efetivo e estável e à capacidade financeira apropriada devem passar a ter carácter vinculativo*.

combinações de veículos que não ultrapassem esses limites. O número destas empresas *tem vindo a aumentar, particularmente no mercado do transporte nacional, em resultado da utilização de veículos comerciais ligeiros nas cidades e nas rotas mais curtas*. Em resultado disso, vários Estados-Membros decidiram aplicar as regras em matéria de acesso à atividade de transportador rodoviário, previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 para essas empresas. A fim de assegurar um nível mínimo de profissionalização *do setor, impedir a exploração de lacunas e criar uma concorrência mais justa no mercado interno sem impor encargos administrativos e financeiros desnecessários às empresas de transporte, em especial às PME, os requisitos para exercer a atividade de transportador rodoviário devem aplicar-se de forma igual para as empresas que utilizam veículos ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas que efetuam transportes internacionais e operações de cabotagem*.

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) Na sua avaliação de impacto, a Comissão estima que as poupanças para as empresas se situem entre os 2,7 a 5,2 mil milhões de EUR no período de 2020-2035.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 3

Texto da Comissão

(3) ***Atualmente, os Estados-Membros têm o direito de impor requisitos adicionais ao acesso à atividade de transportador rodoviário, para além dos especificados no Regulamento (CE) n.º 1071/2009. A necessidade dessa possibilidade para satisfazer os imperativos não ficou demonstrada e a mesma suscitou disparidades de acesso. É, pois, adequado suprimi-la.***

Alteração

(3) ***Os Estados-Membros têm o direito de impor requisitos adicionais ao acesso à atividade de transportador rodoviário, para além dos especificados no Regulamento (CE) n.º 1071/2009.***

Alteração 4

**Proposta de regulamento
Considerando 3-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) Embora a atividade do transporte rodoviário na União represente 5 milhões de postos de trabalho diretos e seja responsável por quase 2 % do PIB, a UE depara-se com uma escassez de condutores profissionais, em especial entre os jovens e as mulheres. Para tornar o acesso à profissão mais fácil e mais atrativo para os jovens e as mulheres, bem como para manter os trabalhadores no setor (especialmente no caso das PME), há que reduzir o trabalho ilegal e o falso emprego por conta própria e agilizar os procedimentos administrativos vigentes, para que não representem um encargo excessivo para as empresas mais pequenas ou para os trabalhadores por conta própria. A avaliação dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 revelou encargos administrativos e regulamentares desnecessários que constituem uma sobrecarga, tanto para os organismos da administração pública, como para as empresas transportadoras. A clarificação das regras e uma maior simplificação administrativa são necessárias à

competitividade e eficiência do setor dos transportes e a uma melhor aplicação destas regras. Impõe-se também prosseguir o apoio e a exploração dos desenvolvimentos tecnológicos.

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) É necessário garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro têm uma presença efetiva e estável nesse Estado-Membro, exercendo nele as suas atividades. Por conseguinte, e à luz da experiência, é necessário clarificar as disposições *relativas* à existência de um estabelecimento efetivo e estável.

Alteração

(4) É necessário garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro têm uma presença efetiva e estável nesse Estado-Membro, exercendo nele as suas atividades. *A liberdade de estabelecimento é uma pedra angular do mercado único. No entanto, a existência de empresas fictícias e de falso trabalho independente no setor dos transportes causaram uma proliferação de práticas ilícitas, que comprometem a imagem do setor, uma vez que reduzem ilegalmente os custos de mão de obra e não garantem o respeito das normas laborais.* Por conseguinte, e à luz da experiência, é necessário clarificar as disposições *do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário no que toca à existência de um estabelecimento efetivo e estável, bem como garantir e controlar a sua aplicação, reforçando os controlos e pondo, assim, termo à prática ilegal das chamadas empresas fictícias e ao falso trabalho por conta própria. É igualmente necessário promover uma cooperação reforçada, controlos conjuntos, a definição de objetivos mais ambiciosos e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros.*

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 6

Texto da Comissão

(6) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições para uma concorrência leal no mercado dos transportes rodoviários, as infrações graves das regras fiscais nacionais devem ser aditadas aos artigos relevantes em matéria de avaliação da idoneidade.

Alteração

(6) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente as condições para uma concorrência leal no mercado dos transportes rodoviários, as infrações graves das regras fiscais nacionais devem ser aditadas aos artigos relevantes em matéria de avaliação da idoneidade ***e devem igualmente estar sujeitas a sanções dissuasivas e proporcionais à infração identificada.***

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário de mercadorias, bem como a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União sobre o destacamento de trabalhadores ***ou*** à legislação aplicável às obrigações contratuais devem ser contempladas nos elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.

Alteração

(7) Tendo em conta o seu potencial para afetar consideravelmente o mercado do transporte rodoviário de mercadorias, bem como a proteção social dos trabalhadores, as infrações graves às regras da União sobre o destacamento de trabalhadores, ***cabotagem e*** à legislação aplicável às obrigações contratuais devem ser contempladas nos elementos relevantes para a avaliação da idoneidade.

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Dada a importância da concorrência leal no mercado, as infrações às regras da União relevantes sobre esta matéria devem ser tidas em conta na avaliação da

Alteração

(8) Dada a importância da concorrência leal no mercado, as infrações às regras da União relevantes sobre esta matéria ***e os trabalhadores em causa*** devem ser tidas

idoneidade dos gestores de transportes e das empresas de transporte. A atribuição de poderes à Comissão para definir o grau de gravidade das infrações relevantes deve, pois, ser clarificada em conformidade.

em conta na avaliação da idoneidade dos gestores de transportes e das empresas de transporte. A atribuição de poderes à Comissão para definir o grau de gravidade das infrações relevantes deve, pois, ser clarificada em conformidade.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 10

Texto da Comissão

(10) As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou de combinações de veículos que não excedam esse limite devem ter um nível *mínimo* de capacidade financeira, *a fim de* garantir que dispõem dos meios necessários para efetuar as operações de forma estável e duradoura. No entanto, uma vez que as operações em causa são geralmente de dimensão limitada, os requisitos correlatos devem ser menos exigentes do que as aplicáveis aos operadores que utilizem veículos ou conjuntos de veículos acima desse limite.

Alteração

(10) As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou de combinações de veículos que não excedam esse limite *envolvidas no transporte internacional* devem ter um nível *suficiente* de capacidade financeira, *para* garantir que dispõem dos meios necessários para efetuar as operações de forma estável e duradoura, *e dispor de meios para cumprir as suas obrigações em matéria de salários e de cotizações sociais dos seus trabalhadores*. No entanto, uma vez que as operações em causa são geralmente de dimensão limitada, os requisitos correlatos devem ser menos exigentes do que as aplicáveis aos operadores que utilizem veículos ou conjuntos de veículos acima desse limite *e não devem constituir um encargo excessivo para as empresas mais pequenas ou para os trabalhadores independentes*.

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 11

Texto da Comissão

(11) As informações sobre os transportadores incluídos nos registos eletrónicos nacionais devem ser ***tão completas quanto possível*** para permitir que as autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento das regras pertinentes possam dispor de uma visão adequada dos operadores que sejam objeto de inquérito. Em particular, a informação sobre o número de matrícula dos veículos à disposição dos operadores, o número de trabalhadores contratados, a notação de risco, bem como a informação financeira, deverão facilitar a execução das disposições dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 a nível nacional e transfronteiras. As regras sobre o registo eletrónico nacional devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.

Alteração

(11) As informações sobre os transportadores incluídos nos registos eletrónicos nacionais devem ser ***atualizadas em permanência***, para permitir que as autoridades nacionais responsáveis pelo controlo do cumprimento das regras pertinentes possam dispor de uma visão adequada dos operadores que sejam objeto de inquérito. Em particular, a informação sobre o número de matrícula dos veículos à disposição dos operadores, o número de trabalhadores contratados, a notação de risco, bem como a informação financeira, deverão facilitar a execução das disposições dos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e (CE) n.º 1072/2009 a nível nacional e transfronteiras. ***Além disso, os registos eletrónicos nacionais devem ser interoperáveis e os dados neles contidos devem ser diretamente acessíveis aos agentes da autoridade de todos os Estados-Membros que efetuam controlos na estrada.*** As regras sobre o registo eletrónico nacional devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade.

Alteração 11 Proposta de regulamento Considerando 13

Texto da Comissão

(13) As regras relativas aos transportes nacionais efetuados a título temporário por transportadores de mercadorias não residentes num Estado-Membro de acolhimento («cabotagem») devem ser ***claras, simples e de fácil aplicação, mantendo-se, ao mesmo tempo, em geral,*** o nível de liberalização alcançado até à data.

Alteração

(13) ***O objetivo principal das operações de cabotagem é evitar percursos em vazio no regresso ao país de estabelecimento, o que contribuirá para reduzir o consumo de combustível e as emissões, melhorar a rentabilidade das empresas e, conseqüentemente, o mercado interno e o mercado de trabalho.*** As regras relativas aos transportes nacionais efetuados a título temporário por transportadores de mercadorias não residentes num Estado-Membro de acolhimento («cabotagem»)

devem ser *de implementação* simples *para os transportadores* e de fácil aplicação. *Essas regras devem respeitar a legislação aplicável mantendo, em simultâneo, o nível de liberalização alcançado até à data, sem pôr em causa o princípio da liberdade de prestação de serviços no mercado interno, nem a proteção dos trabalhadores destacados. Para garantir o caráter temporário e evitar qualquer eventual distorção do mercado, assim como o risco de cabotagem sistemática provocado pelas empresas fictícias ou pelos denominados motoristas nómadas, as regras da União estabelecidas na Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A} no setor do transporte rodoviário são aplicadas às operações de cabotagem a partir do primeiro dia.*

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 14

Texto da Comissão

(14) Para o efeito, e a fim de facilitar o controlo e eliminar a incerteza, a limitação do número de operações de cabotagem na sequência de um transporte internacional *deverá ser suprimida, embora o número de dias disponíveis para essas operações deva ser reduzido.*

Alteração

(14) Para o efeito, e a fim de facilitar o controlo e eliminar a incerteza, a limitação do número de operações de cabotagem na sequência de um transporte internacional *não deve ser limitada durante um período de 48 horas.*

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 14A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-A) As empresas de transporte não estão autorizadas a realizar operações de cabotagem com o mesmo veículo, ou, no

caso de uma combinação de veículos acoplados, com o veículo a motor dessa mesma combinação, no Estado-Membro de acolhimento durante um período de sete dias a partir da última operação de cabotagem.

Alteração 14

**Proposta de regulamento
Considerando 14-B (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(14-B) A eficácia ambiental do transporte rodoviário de mercadorias é crucial para atingir os objetivos da Estratégia 2020. Em 2012, quase um quarto dos veículos de transporte de mercadorias na União envolveram um veículo vazio, em muitos casos, devido às restrições às operações de cabotagem.

Alteração 15

**Proposta de regulamento
Considerando 14-C (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(14-C) O considerando 17 do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 estipula explicitamente que a Diretiva 96/71/CE se aplica às empresas de transporte que efetuem operações de cabotagem. Uma vez que a cabotagem implica uma participação direta no mercado dos transportes do Estado-Membro de acolhimento, só assim é possível alcançar condições de concorrência equitativas.

Alteração 16

**Proposta de regulamento
Considerando 15**

Texto da Comissão

(15) Os meios através dos quais os transportadores rodoviários podem provar a conformidade com as regras das operações de cabotagem devem ser clarificados. A utilização e a transmissão de informação eletrónica sobre o transporte devem ser reconhecidas enquanto meios comprovativos legítimos, o que irá simplificar a prestação de elementos de prova relevantes e o seu tratamento pelas autoridades competentes. O formato utilizado para esse efeito deve garantir a fiabilidade e a autenticidade. Tendo em conta a utilização crescente do intercâmbio eletrónico eficiente de informações nos transportes e na logística, é importante assegurar a coerência nos quadros regulamentares e nas disposições relativas à simplificação dos procedimentos administrativos.

Alteração

(15) ***A aplicação eficaz e eficiente das regras constitui um requisito para a existência de uma concorrência leal no mercado interno e para garantir a proteção dos direitos dos trabalhadores. Uma maior digitalização da aplicação é essencial para libertar capacidade de execução, reduzir encargos administrativos desnecessários e melhorar as empresas de transporte de alto risco. É necessária uma rápida atualização, bem como a utilização de tacógrafos inteligentes e documentos de transporte eletrónicos (eCMR).*** Os meios através dos quais os transportadores rodoviários podem provar a conformidade com as regras das operações de cabotagem devem ser clarificados. A utilização e a transmissão de informação eletrónica sobre o transporte devem ser reconhecidas enquanto meios comprovativos legítimos, o que irá simplificar a prestação de elementos de prova relevantes e o seu tratamento pelas autoridades competentes. O formato utilizado para esse efeito deve garantir a fiabilidade e a autenticidade. Tendo em conta a utilização crescente do intercâmbio eletrónico eficiente de informações nos transportes e na logística, é importante assegurar a coerência nos quadros regulamentares e nas disposições relativas à simplificação dos procedimentos administrativos.

Alteração 17

**Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) A maior digitalização dos instrumentos de aplicação é um pré-requisito para assegurar o bom funcionamento do mercado interno,

reduzir encargos administrativos desnecessários e proceder a uma aplicação eficaz e eficiente das regras no setor rodoviário;

Alteração 18

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – alínea a) – subalínea i)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 1 – n.º 4 – alínea a)

Texto da Comissão

i) é suprimida a alínea a);

Alteração

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

«a) Às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas que efetuem exclusivamente transportes nacionais;»

Alteração 19

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – alínea b)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 1 – n.º 6

Texto da Comissão

b) *é aditado o seguinte n.º 6:*

«6. O artigo 3.º, n.º 1, alíneas b) e d), e os artigos 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 14.º, 19.º e 21.º não são aplicáveis às empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas ou combinações de veículos com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas.

Porém, os Estados-Membros podem:

Alteração

Suprimido

- a) *exigir que as referidas empresas apliquem parcial ou totalmente as disposições a que se refere o primeiro parágrafo;*
- b) *reduzir o limite referido no primeiro parágrafo para a totalidade ou parte das categorias de transportes rodoviários.»;*

Alteração 20

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 3 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

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

Suprimido

Alteração 21

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 5 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

«a) Dispor de um estabelecimento com instalações onde conserva os principais documentos *da empresa*, nomeadamente os contratos comerciais, os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal, os contratos de trabalho, os documentos que contenham dados relativos aos tempos de condução e repouso, e qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento;»

«a) Dispor de um estabelecimento com instalações *adaptadas, em consonância com as atividades da empresa*, onde conserva os *seus* principais documentos, *ou assegura o respetivo acesso, em papel ou em formato eletrónico*, nomeadamente os contratos comerciais, os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal, os contratos de trabalho, os documentos que contenham dados relativos *à cabotagem, ao destacamento dos condutores, sempre que necessário*, e aos tempos de condução e repouso, e qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento;»

Alteração 22

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea a-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 5 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) É aditada a seguinte alínea:

«a-A) Dispor de espaços de estacionamento proporcionais à atividade e ao tamanho da sua frota de veículos;»

Alteração 23

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea d-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 5 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

d-A) é aditado o seguinte número:

«1-A. A avaliação do requisito de estabelecimento efetivo e estável de uma empresa é sempre uma avaliação individual e de carácter geral que tem em conta todos os fatores pertinentes.»

Alteração 24

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4 – alínea a) – subalínea iii)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 3 – alínea b) – subalínea xii-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

xii-A) cabotagem.

Alteração 25

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4 – alínea c)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 6 – parágrafo 2-A – alínea b)

Texto da Comissão

b) Define o grau de gravidade das infrações em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves e distorcer a concorrência no mercado dos transportes rodoviários, afetando nomeadamente a condições de trabalho dos trabalhadores do setor dos transportes;

Alteração

b) Define o grau de gravidade das infrações em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves, distorcer a concorrência no mercado dos transportes rodoviários, afetando nomeadamente a condições de trabalho dos trabalhadores do setor dos transportes, ***bem como em função da não conformidade com a legislação laboral aplicável da União;***

Alteração 26

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 1 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea c), a empresa deve, ***de forma permanente***, poder cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. A empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe anualmente de um capital social num total de pelo menos 9 000 EUR, no caso de ser utilizado um único veículo, e de 5 000 EUR por cada veículo adicional utilizado. As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ***com uma massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas*** ou combinações de veículos ***com uma*** massa máxima autorizada em carga não superior a 3,5 toneladas devem

Alteração

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 anualmente de um capital social num total de pelo menos 9 000 EUR, no caso de ser utilizado um único veículo, e de 5 000 EUR por cada veículo adicional utilizado ***que exceda as 3,5 toneladas***. As empresas que exerçam a atividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou combinações de veículos ***cuja*** massa máxima autorizada em carga não ***seja*** superior a 3,5 toneladas devem demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um

demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que, todos os anos, têm à sua disposição um capital social num montante total de, pelo menos, 1 800 EUR, quando é utilizado um único veículo, e 900 EUR por cada veículo adicional utilizado.»;

auditor ou outra pessoa devidamente acreditada, que, todos os anos, têm à sua disposição um capital social num montante total de, pelo menos, 1 800 EUR, quando é utilizado um único veículo, e 900 EUR por cada veículo adicional utilizado.

Alteração 27

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 7 – n.º 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Além disso, as empresas devem provar que dispõem dos meios financeiros adequados proporcionais a, pelo menos, um mês de salário por trabalhador móvel.

Alteração 28

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea b)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Em derrogação do n.º 1, na ausência de contas anuais certificadas, 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 que prove que a empresa tem à sua disposição os montantes especificados no primeiro parágrafo do n.º 1.».

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

Alteração 29

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 8 – n.º 5

Texto em vigor

Os Estados-Membros podem promover uma formação periódica sobre os temas enumerados no anexo I, com intervalos de **10** anos, a fim de assegurar que **os gestores de transportes** estejam a par da evolução do setor.

Alteração

(5-A) No artigo 8.º, o n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«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.»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

Alteração 30

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 12 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

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

Alteração

(8) No artigo 12.º, n.º 2, o segundo parágrafo **passa a ter a seguinte redação;**

«Os Estados-Membros devem proceder a controlos, pelo menos de três em três anos, para verificar se as empresas preenchem os requisitos previstos no artigo 3.º.»

Alteração 31

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea -a) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

-a) No n.º 1, é suprimido o segundo parágrafo.

Alteração 32

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a) – subalínea -i) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

-i) É aditada a seguinte alínea:

«a-A) «Para efeitos de uma aplicação transfronteiras mais eficaz, os dados constantes dos registos eletrónicos nacionais devem estar totalmente acessíveis, em tempo real, às autoridades competentes de outros Estados-Membros»;

Alteração 33

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a) – subalínea -i-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 2 – alínea c)

Texto em vigor

Alteração

c) Os nomes dos gestores de transportes designados para preencher os requisitos **de** idoneidade e **de** capacidade profissional ou, se for caso disso, o nome de um representante legal;

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

c) «Os nomes dos gestores de transportes designados para preencher 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;»

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a) – subalínea -i-B) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

-i-B) É aditada a seguinte alínea:
c-A) Os nomes das empresas de transporte rodoviário anteriormente geridas pelos gestores de transportes;

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a) – subalínea i)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 2 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

h) O número de trabalhadores;

h) O número de trabalhadores, **a sua identidade, o seu país de residência, o Direito laboral aplicável ao seu contrato de trabalho, o país de pagamento das contribuições para a segurança social e o seu número de segurança social;**

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a) – subalínea ii)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 2 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Para efeitos de uma aplicação transfronteiras eficaz, os dados constantes dos registos eletrónicos nacionais devem estar acessíveis em tempo real às autoridades competentes de todos os Estados-Membros.

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea b-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 16 – n.º 5

Texto em vigor

Alteração

5. ***Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que os registos eletrónicos nacionais estejam interligados e acessíveis em toda a Comunidade através dos pontos de contacto nacionais indicados no artigo 18.º A acessibilidade através dos pontos de contacto nacionais e a interligação devem ser efetivas até 31 de dezembro de 2012, de modo que as autoridades competentes dos Estados-Membros possam consultar o registo eletrónico nacional de todos os Estados-Membros.***

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

“5. «Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que os registos eletrónicos nacionais estejam interligados e ***interoperáveis*** em toda a ***União, e também ligados ao portal previsto no Regulamento (UE) n.º 165/2014, de modo que os dados referidos no n.º 2 estejam diretamente acessíveis a todas as autoridades competentes e aos organismos de controlo de todos os Estados-Membros.***»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/ALL/?uri=CELEX:32009R1071>)

Alteração 38

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 18 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Para facilitar a cooperação entre as administrações e o intercâmbio de boas práticas em matéria de controlos, os Estados-Membros devem trabalhar em concertação com a plataforma europeia contra o trabalho não declarado e a autoridade europeia do trabalho.

Alteração 39

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 18 – n.º 5

Texto da Comissão

5. No caso de ser difícil ou impossível satisfazer um pedido de informação ou efetuar verificações, inspeções e investigações, o Estado-Membro em causa deve informar o Estado-Membro requerente em conformidade no prazo de dez dias úteis, apresentando-se as razões pertinentes. Os Estados-Membros em causa devem *discutir* entre si, com vista a encontrar uma solução para as dificuldades levantadas.

Alteração

5. No caso de ser difícil ou impossível satisfazer um pedido de informação ou efetuar verificações, inspeções e investigações, o Estado-Membro em causa deve informar o Estado-Membro requerente em conformidade no prazo de dez dias úteis, apresentando-se as razões pertinentes. Os Estados-Membros em causa devem *cooperar* entre si, com vista a encontrar uma solução para as dificuldades levantadas.

Alteração 40

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12

Regulamento (CE) n.º 1071/2009

Artigo 18 – n.º 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

9-A. Os Estados-Membros devem proceder a controlos transfronteiras de empresas de transporte associadas (empresas-mãe e filiais) para identificar infrações de transferência de lucros desproporcionada ou subfacturação;

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 1 – n.º 1 – parágrafo 1-A

Texto da Comissão

«O transporte de contentores vazios ou

Alteração

«O transporte de contentores vazios ou

paletes é considerado como transporte de mercadorias por conta de outrem, *sempre que for realizado no âmbito de um contrato de transporte.*»;

paletes *não* é considerado como transporte *internacional* de mercadorias por conta de outrem, *para efeitos do capítulo III.*»;

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 1 – n.º 1 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) *Ao n.º 1 do artigo 1.º é aditado o seguinte parágrafo:*

«O presente regulamento é igualmente aplicável ao início ou ao fim de um trajeto de transporte rodoviário de mercadorias no âmbito do transporte combinado, nas condições previstas na Diretiva 92/106/CEE do Conselho.»

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-B (novo)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 1 – n.º 2

Texto em vigor

Alteração

2. No caso de transportes com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, o presente regulamento é aplicável ao trajeto efetuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. Não é aplicável ao trajeto efetuado no território do Estado-Membro de carga ou de descarga, enquanto não tiver sido celebrado o necessário acordo entre a Comunidade e o país terceiro em causa.

(1-B) *O artigo 1.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:*

‘2. No caso de transportes com origem num Estado-Membro e com destino a um país terceiro, e vice-versa, o presente regulamento é aplicável ao trajeto efetuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. **No entanto, este trajeto em trânsito ficará excluído da aplicação da diretiva relativa aos trabalhadores destacados.** Não é aplicável ao trajeto efetuado no território do Estado-Membro de carga ou de descarga, enquanto não tiver sido celebrado o necessário

acordo entre a Comunidade e o país
terceiro em causa.

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1-C (novo)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 1 – n.º 5 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

(1-C) No artigo 1.º, n.º 5, é suprimida a alínea c).

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 2 – n.º 6

Texto da Comissão

Alteração

6. «Operações de cabotagem»: transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento, que envolvam o transporte desde a recolha dos produtos num ***ou vários pontos*** de embarque até à sua entrega num ***ou vários pontos*** de entrega, ***tal como especificado na guia de remessa***;

6. «Operações de cabotagem»: transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento, que envolvam o transporte desde a recolha dos produtos num ***ponto*** de embarque até à sua entrega num ***ponto*** de entrega;

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 3 – parágrafo 1

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

(2-A) No artigo 3.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

Os transportes internacionais são efetuados a coberto de **um tacógrafo inteligente, tal como estipulado no capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}**, e uma licença comunitária, em conjugação com um certificado de motorista, caso o motorista seja nacional de um país terceiro.»

^{1-A} 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)."

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32009R1072>)

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Após a entrega das mercadorias transportadas no decurso de um transporte internacional proveniente de um Estado-Membro ou de um país terceiro para um Estado-Membro de acolhimento, os transportadores de mercadorias referidos no n.º 1 ficam autorizados a efetuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos a motor, com o respetivo veículo a motor, operações de

Alteração

2. Após a entrega das mercadorias transportadas no decurso de um transporte internacional proveniente de um Estado-Membro ou de um país terceiro para um Estado-Membro de acolhimento, os transportadores de mercadorias referidos no n.º 1 ficam autorizados a efetuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos a motor, com o respetivo veículo a motor, operações de

cabotagem no território do Estado-Membro de acolhimento *ou em Estados-Membros contíguos*. A última operação de descarga no quadro de uma operação de cabotagem deve ter lugar no prazo de **5 dias** a contar da última operação de descarga realizada no Estado-Membro de acolhimento no quadro do transporte internacional com destino a este último.

cabotagem no território do Estado-Membro de acolhimento; A última operação de descarga no quadro de uma operação de cabotagem deve ter lugar no prazo de **48 horas** a contar da última operação de descarga realizada no *Estado-Membro* de acolhimento no quadro do transporte internacional com destino a este último.

As operações de cabotagem autorizadas nos termos do primeiro parágrafo devem ter um carácter temporário e o trabalho do condutor que efetua essas operações deve estar organizado de modo a permitir que o condutor descanse no seu domicílio ou noutra local por ele escolhido, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 8 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) É inserido o seguinte número:

«2-A) As empresas de transporte rodoviário não podem efetuar operações de cabotagem com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos a motor, com o respetivo veículo a motor, no Estado-Membro de acolhimento no prazo de sete dias a contar do fim da sua operação de cabotagem.»

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a-B) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 2 – n.º 2-B (novo)

a-B) É inserido o seguinte número:

«2-B. A realização destas operações tem como propósito o regresso ao Estado-Membro de estabelecimento da empresa.»

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea b)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 8 – parágrafo 3

Texto da Comissão

Os serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efetuados no Estado-Membro de acolhimento por um transportador de mercadorias não residente só são considerados conformes com o presente regulamento se o referido transportador puder apresentar provas claras da realização do transporte internacional com destino a este último;

Alteração

Os serviços nacionais de transporte rodoviário de mercadorias efetuados no Estado-Membro de acolhimento por um transportador de mercadorias não residente só são considerados conformes com o presente regulamento se o referido transportador puder apresentar provas claras da realização **genuína** do transporte internacional com destino a este último **e de cada uma das operações consecutivas de cabotagem efetuadas com uma guia de remessa. As guias de remessa devem estar imediatamente disponíveis no veículo para controlos na estrada.**

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea c)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 8 – n.º 4-A

Texto da Comissão

4-A. Os elementos de prova referidos no n.º 3 devem ser apresentados ou transmitidos ao agente de inspeção autorizado do Estado-Membro de acolhimento mediante pedido e durante o

Alteração

4-A. Cada guia de remessa deve incluir as matrículas do veículo trator e do reboque. A guia de remessa pode ser apresentada por via eletrónica, mediante a utilização de um formato estruturado

controlo de estrada. Podem ser apresentados ou transmitidos eletronicamente, mediante a utilização de um formato estruturado passível de revisão que possa ser usado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, como o eCMR. * Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que possa **apresentar os elementos de prova referidos no n.º 3.**

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

passível de revisão que possa ser usado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, como o eCMR*. **As autoridades competentes do Estado-Membro que acolhe a operação de cabotagem pode exigir a verificação de dados relacionadas com o tacógrafo nos termos do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Os documentos e os registos devem ser conservados e disponibilizados em conformidade com a Diretiva relativa ao destacamento de condutores.**

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

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea c-A) (nova)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 4 – n.º 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) É aditado o seguinte número:

"4-B. Para controlar de forma eficaz o cumprimento do presente regulamento, as empresas de transporte rodoviário devem notificar por escrito, mediante uma declaração, as autoridades nacionais competentes do Estado-Membro de acolhimento da atividade de cabotagem, o mais tardar no início da operação de cabotagem e na ou nas línguas oficiais do Estado-Membro de acolhimento, ou noutra(s) por ele aceite(s), das informações pertinentes necessárias para permitir um controlo eficaz das operações de cabotagem, incluindo pelo menos as seguintes:

a) A identidade do expedidor;

b) A duração prevista da operação de cabotagem;

c) Os dados seguintes de cada condutor: nome, Estado-Membro de residência, Estado-Membro onde foi registado o contrato de trabalho, Estado-Membro onde são pagas as contribuições para a segurança social e o número da segurança social ou nacional.

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 5-A (novo)

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 9 – n.º 1 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(5-A) No artigo 9.º, n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

«e-A) A aplicação das regras derivadas da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário^{1-A};»

^{1-A} COM(2017) 0278.

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 10-A – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, a partir de 1 de janeiro de 2020, em cada ano civil, pelo menos, 2 % de todas as operações de cabotagem efetuadas no seu território sejam objeto de controlo. Essa

1. *Cada Estado-Membro é responsável por uma política efetiva de controlo e de execução no seu território. Como parte dessa política, cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, a partir de 1 de janeiro de 2020, em*

percentagem deve ser aumentada para, pelo menos, **3 %** a partir de 1 de janeiro de 2022. A base para o cálculo da percentagem é a totalidade das atividades de cabotagem no Estado-Membro em termos de toneladas-quilómetro para o ano t-2, tal como comunicado pelo Eurostat.

cada ano civil, pelo menos, **4 %** de todas as operações de cabotagem efetuadas no seu território sejam objeto de controlo. Essa percentagem deve ser aumentada para, pelo menos, **6 %** a partir de 1 de janeiro de 2022. A base para o cálculo da percentagem é a totalidade das atividades de cabotagem no Estado-Membro em termos de toneladas-quilómetro para o ano t-2, tal como comunicado pelo Eurostat.

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 10-A – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os Estados-Membros devem, pelo menos **três** vezes por ano, efetuar ações concertadas de controlo na estrada visando transportes de cabotagem. Esses controlos devem ser efetuados simultaneamente pelas autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação no domínio do transporte rodoviário de dois ou mais Estados-Membros, operando nos respetivos territórios. Após os controlos concertados na estrada, os pontos de contacto nacionais designados em conformidade com o disposto no artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho**** devem proceder ao intercâmbio de informações sobre o número e o tipo de infrações detetadas.

Alteração

3. Os Estados-Membros devem, pelo menos **seis** vezes por ano, efetuar ações concertadas de controlo na estrada visando transportes de cabotagem. **Estas ações de controlo podem coincidir com os controlos efetuados em conformidade com o artigo 5.º da Diretiva 2006/22/CE.** Esses controlos devem ser efetuados simultaneamente pelas autoridades nacionais responsáveis pela aplicação da legislação no domínio do transporte rodoviário de dois ou mais Estados-Membros, operando nos respetivos territórios. Após os controlos concertados na estrada, os pontos de contacto nacionais designados em conformidade com o disposto no artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho**** devem proceder ao intercâmbio de informações sobre o número e o tipo de infrações detetadas.

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7-A (novo)
Regulamento (CE) n.º 1072/2009
Artigo 10-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

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

«Artigo 10.º-B

Para fazer cumprir as obrigações previstas no presente capítulo, os Estados-Membros asseguram a aplicação no seu território de uma estratégia nacional coerente de execução. Essa estratégia deve incidir sobre as empresas com uma classificação de risco elevado, nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}, e deve ter por base as informações e os dados registados, processados ou armazenados durante um período de 56 dias pelos tacógrafos inteligentes. É obrigatória a introdução do tacógrafo inteligente em todos os veículos que efetuem operações de transporte internacional e cabotagem, o mais tardar até 2 de janeiro de 2020.

^{1-A} Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

Alteração 57

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8
Regulamento (CE) n.º 1072/2009
Artigo 14-A

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros devem prever sanções contra os expedidores, transitários,

Os Estados-Membros devem prever sanções ***eficazes, proporcionadas e***

contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento do disposto nos Capítulos II e III, se com conhecimento de causa ***procederem à comissão dos*** serviços de transporte que impliquem uma violação das disposições do presente regulamento.

dissuasivas contra os expedidores, transitários, contratantes e subcontratantes em caso de incumprimento do disposto nos capítulos II e III, se, com conhecimento de causa, ***contratarem*** serviços de transporte que impliquem uma violação das disposições do presente regulamento.

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 10

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 17 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão elabora um relatório sobre a situação do mercado dos transportes rodoviários na União até ao final de 2022. O relatório deve conter uma análise da situação do mercado, nomeadamente uma avaliação da eficácia dos controlos e da evolução das condições de emprego na profissão.

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 10

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

Artigo 17 – n.º 3-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-B. Até 31 de janeiro de cada ano, o mais tardar, os Estados-Membros informam a Comissão do número de empresas de transporte que têm filiais noutros Estados-Membros e do número de empresas de transporte que tenham sido objeto de controlos por infrações de subfacturação e/ou transferência de lucros desproporcionada.

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor	
Referências	COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD)	
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 15.6.2017	
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	EMPL 15.6.2017	
Relator(a) de parecer Data de designação	Verónica Lope Fontagné 3.10.2017	
Exame em comissão	23.1.2018	26.2.2018
Data de aprovação	25.4.2018	
Resultado da votação final	+: 31 -: 19 0: 3	
Deputados presentes no momento da votação final	Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská	
Suplentes presentes no momento da votação final	Georges Bach, Heinz K. Becker, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Helga Stevens, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Złotowski	
Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final	Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz	

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

31	+
ALDE	Robert Rochefort
EFDD	Laura Agea
GUE/NGL	Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis
NI	Lampros Fountoulis
PPE	Georges Bach, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander
S&D	Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Elena Gentile, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato
VERTS/ALE	Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke

19	-
ALDE	Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom
ECR	Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski
ENF	Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin
PPE	Heinz K. Becker, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Verónica Lope Fontagné, Marek Plura, Romana Tomc

3	0
ECR	Helga Stevens
GUE/NGL	João Pimenta Lopes
S&D	Maria Grapini

Chave dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções