ANTP
associação nacional das transportadoras portuguesas

FICHA técnica

Propriedade
ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTADORES PORTUGUESES
Rua Gil Vicente, 26 - Apartado 315, sala 218
Quinta Nova de São Roque
2670-513 Loures
Tel. 219 823 901
Fax. 219 844 999
E-mail: geral@antp.pt

Edição
Enigma - Editores
Av. Bombeiros Voluntárias Algés, 50 A
1495-021 Algés
Tel. 218 205 12/3
editores@enigmaprevisivel.pt

Direcção de Marketing
Rui Gaspar de Sá Martins
Tel. 218 205 212

Direcção Comercial
Carla Castel-Branco
Tel. 218 205 213

Direcção Gráfica
Germano Castelo Branco
g.castelobranco@enigmaprevisivel.pt

Capa / Anúncios
Fernando Mano

Impressão e Acabamento
Gráfica Trevo

Publicação Anual
Depósito Legal 291 535/09
Tiragem 10.000 exemplares

índice

1 - Ficha Técnica

2 - Orgãos Sociais da ANTP

4 - Nota Introdutória

6 - Entidades Importantes

8 - Memorando de Entendimento

10 - Certificação de Gerentes

14 - Licenciamento de Empresas

31 - Licenciamento de Veículos

32 - Qualificação/Certificação de Motoristas

36 - Coimas por falta de carta de Qualificação de Motoristas

37 - Revalidação da Carta de Condução

38 - Cancelamento Temporário de Matrículas de Veículos de Mercadorias

40 - Perguntas e Respostas

41 - Os Seguros no Ramo dos Transportadores Rodoviários de Mercadorias

42 - 2 Anos de ANTP

46 - Governo chega a Acordo com os Transportadores

48 - Tacógrafo Digital

50 - Os Problemas dos Créditos em Mora

51 - Listagem de Anunciantes

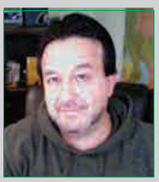
associação nacional das transportadoras portuguesas

Orgãos Sociais

Mesa da Assembleia

Presidente:
Silvino Lopes
Master Cargo - Transportes Unipessoal, Lda

Vice-Presidente:
Jorge Alves
Portelacargo, Lda



Vogal:
Luis Beleza
Transportes Beleza-Unipessoal, Lda

Conselho Fiscal

Presidente:
Paulo Alves
Alvestransportes – Armindo Alves & Filhos, Lda

Vice-Presidente:
João Geadas
Transportes Geadas e Irmão, Lda.

Vice-Presidente:
Virgilio Fernandes
Transportes Santo António de Matosinhos, Lda

Direcção

Presidente:
Artur Mota
Transmota – Transportes Mercadorias, Lda

Vice-Presidente:
Victor Henriques
Transportes Aldeia da Cruz, Lda

Vice-Presidente:
Paula Branco
BBT – Branco & Borralho Transp Nac. e Inter, Lda

Vice-Presidente:
João Ponte
Transbarbara Transportes, Lda

Vice-Presidente:
Soraia Magalhães
Trans Magalhães - Transportes Lda

Vice-Presidente:
Isabel Duarte
Transportes Beira Serra Carlos Gonçalves Duarte, Lda

Tesoureiro:
Luis Carapau
Socicargas - Sociedade Transportes, Lda

Na estrada é que se ganha o dinheiro.

O custo do combustível está a subir, e a competitividade a aumentar. Está na hora de reduzir custos. Com o novo tractor TGX EfficientLine pode economizar até 18.000 litros de combustível em 4 anos de serviço, quando comparado com um tractor de serie. O que se traduz numa potencial redução até 20.000€ nos custos, mais uma redução até 47 toneladas de emissões de CO2 em 4 anos. O TGX EfficientLine é um investimento sustentável.

MAN Truck & Bus AG

Nota Introdutória

Passados que são três anos da paralisação de 2008 e da consequente fundação da ANTP - Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas, quero desde já, e em primeiro lugar, felicitar publicamente todos os meus colegas transportadores que, em boa hora, tiveram a iniciativa, a força e a coragem de constituir a nossa associação com o objectivo de colmatar a falta de representatividade das pequenas e médias empresas de transporte junto do poder político.

Se em 2008 o sector estava estrangulado e a viver momentos difíceis, infelizmente em 2011 a situação agravou-se devido à conjuntura económico/financeira a nível mundial, que se reflectiu inevitavelmente na Europa, em Portugal e nas empresas, afectando a vida de todas as pessoas.

Neste contexto, e tendo em consideração que o nosso principal custo de produção é o gasóleo, temos vindo a sofrer sucessivos aumentos na estrutura de formação do preço do transporte que efectivamente não conseguimos repercutir nos clientes, pelo que as nossas margens têm sido completamente esmagadas.

Foi com este grave problema que a nova direcção da ANTP se viu confrontada no início do seu mandato, em Janeiro de 2011, tendo na altura decidido apresentar junto do Governo soluções exequíveis a curto e médio prazo, mas não tendo obtido resultados práticos imediatos.

Assim sendo, e com os dados que tínhamos na altura, achou a Direcção da ANTP que fazia todo o sentido aceitar o convite, primeiro da ATTIMA e depois da ANTRAM, para em conjunto elaborarmos um Caderno Reivindicativo para o sector. Depois de muitas horas de trabalho no sentido de encontrarmos soluções para os problemas que nos afectam a todos, reunimos com o Ministério dos Transportes para finalmente apresentarmos o referido caderno.

Não tendo havido por parte do Governo uma resposta positiva, resolveram os transportadores partir para uma paralisação, em Março último, que culminou com a

Artur Mota
Presidente da direcção da ANTP

assinatura de um Memorando de Entendimento com o Ministério dos Transportes. Assim, foram constituídas equipas técnico-jurídicas que em conjunto trabalharam para a revisão das leis laborais e contra-ordenacionais, trabalho esse entregue em Maio conforme acordado previamente.

À hora a que escrevo estas palavras, e na sequência da queda do anterior Executivo, por razões que todos nós conhecemos, ainda não sabemos quem será o futuro Secretário de Estado dos Transportes. Espero sinceramente que seja alguém conhecedor do sector e que faça cumprir politicamente o dito Memorando de Entendimento, entretanto publicado em Diário da República.

Quero nesta mensagem deixar bem claro o empenho, o trabalho e a dedicação de todos os Órgãos Sociais da ANTP na mediação entre os Associados, o Governo e as Parcerias.

Se para a ANTP os associados são a sua razão de ser, não deixa de ser bem verdade que as Parcerias são uma forma muito importante de criar soluções que permitam uma gestão mais fácil das empresas, qualquer que seja a sua dimensão ou localização geográfica.

Quero também sublinhar que continuaremos disponíveis para desenvolver sinergias positivas capazes de encontrar respostas rápidas e geradoras de desenvolvimento e crescimento para as empresas que representamos. São elas a nossa razão de ser!

Finalmente, e na qualidade de Presidente da Direcção, quero deixar uma palavra de esperança a todos os nossos associados, na certeza de que com trabalho e empenho, e certamente com o vosso apoio, conseguiremos ultrapassar as dificuldades criando um sector mais digno e gerador de riqueza.

Estou certo de que todos juntos seremos muito mais fortes!

Um bem haja a todos!

Entidades importantes - 2010

Administração Pública
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
DGAAL - Direcção-Geral das Autarquias Locais
DGOTDU – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
IDAE – Instituto para la Diversification y Ahorro de la Energia
INPI - Instituto Nacional da Propriedade Industrial
IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

Autoridades e Associações de Transportes
ACA - Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
ADFER – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário
ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses
ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros
ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
ANTROP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros
APAT – Associação dos Transitários de Portugal
APAVT – Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo
APETRO – Associação Portuguesa das Empresas Petrolíferas
APLOG - Associação Portuguesa de Logística
ARAC – Associação Representativa do Aluguer de Automóveis sem Condutor
ARP – Associação Rodoviária de Transportes Pesados de Passageiros
FESTRU – Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos
FPT – Federação Portuguesa do Táxi
ITS Portugal - Associação Portuguesa para a Promoção de Sistemas e Serviços Inteligentes de Transporte
SITRA – Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes Rodoviários e Afins
APTA – American Public Transportation Association
ELTIS – European Local Transport Information Service
EMTA – European Metropolitan Transport Authorities
FFE – Fundacion de los Ferrocarriles Españoles
IRU – International Road Transport Union
ITF - International Transport Forum
UITP – International Association of Public Transport

Ensino e Investigação
CE DELFT – CE Solutions for environment, economy and technology
CERTU - Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
FEP - Faculdade de Economia da Universidade do Porto
FEUP - Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto
IGEO – Instituto Geográfico Português
INRETS – Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
ISCTE - Instituto de Ciências do Trabalho e da Empresa
ISPA – Instituto Superior de Psicologia Aplicada
IST - Instituto Superior Técnico
LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil
UA - Universidade de Aveiro
UM - Universidade do Minho
UTL - Universidade Técnica de Lisboa

Normalização
CEN – European Committee for Standardization
CENELEC – European Committee for Electrotechnical Standardization
ETF – Editions Techniques Ferroviaires
IEC – International Electrical Commission
ISO – International Organization for Standardization
IPQ – Instituto Português da Qualidade

Organismos Internacionais
EUROSTAT – Statistical Office of the European Communities
OECD – Organisation for Economic Co-Operation and Development
UNECE – United Nations Economics Commissions for Europe

$E=MC^2$

ECOSTRALIS MOSTRA O CAMINHO.

7,32% poupança no consumo de combustível alcançada com ECOSTRALIS

TÜV SÜD has certified the fuel comparison measurement by IVECO and has verified the results to be entirely credible.

Additional information on the test method is available at www.iveco.com

TÜV SÜD Auto Service

NOVO

ECOSTRALIS

A fórmula perfeita que combina economia e ecologia.

- **Económico e Ecológico**: motores EEV de 420, 460 e 500 cv
- **Interactivo**: Sistema telemático Blue&Me™ Fleet
- **Seguro**: ACC, Lane Departure Warning System, Hill Holder
- **Completo**: Curso de condução Iveco, Assistência Non-Stop

3 anos de garantia total de série.

IVECO

TRANSPORT IS ENERGY

www.iveco.com

Presidência do Conselho de Ministros

Memorando de entendimento

Resolução do Conselho de Ministros n.º 21/2011

No quadro da recente crise económica mundial, que também afectou a economia portuguesa, o Governo definiu no Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC) para 2010 -2013 um conjunto significativo de políticas indispensáveis para a promoção do crescimento económico e do emprego, bem como um conjunto de medidas de consolidação orçamental.

Faz parte integrante desse conjunto de medidas a contenção de forma sustentada do crescimento da despesa pública, pela optimização e racionalização dos recursos disponíveis da Administração Pública, sendo prioridade do Governo o reforço do equilíbrio de médio prazo, a sustentabilidade das contas públicas, bem como garantir o regular funcionamento da economia.

A actual conjuntura económica e financeira internacional decorrente da crise internacional, bem como o aumento do preço dos combustíveis nos mercados internacionais, tem tido repercussões transversais ao nível nacional, com inevitável impacto negativo nas empresas do sector de transporte público rodoviário de mercadorias, as quais atravessam dificuldades de ordem financeira que se reflectem na sua sustentabilidade.

Neste contexto, considera -se oportuna a adopção de um conjunto de medidas que permita assegurar a estabilidade deste sector, bem como a alteração e o ajustamento de procedimentos e de disposições legais aplicáveis ao mesmo, mas sem perder de vista os objectivos fundamentais do Governo assumidos no PEC.

Pretende -se, assim, criar condições de estabilidade a médio e a longo prazos para o sector de transporte público rodoviário de mercadorias.

As medidas aprovadas pela presente resolução do Conselho de Ministros resultaram da concertação com as associações representativas do sector do transporte público rodoviário de mercadorias — Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM), Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas (ANTP) e Associação dos Transportadores de Terras Inertes, Madeiras e Afins (ATTIMA).

Assim:
Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Estender ao ano de 2012 o benefício fiscal previsto no artigo 70.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais, alterado pelo artigo 119.º da Lei n.º 55 -A/2010, de 31 de Dezembro, e majorar no ano de 2012 os custos suportados com a aquisição de combustíveis para efeitos de IRC, com um aumento da majoração para 140 %, através de proposta de lei a remeter à Assembleia da República no prazo de 15 dias a contar da data de publicação da presente resolução.

2 — Constituir uma comissão interministerial para adopção de normas legais, regulamentares e convencionais específicas para o sector do transporte público rodoviário de mercadorias, no prazo de 15 dias a contar da data de publicação da presente resolução, a qual deve articular-se com os representantes das associações do sector, associações de empregadores e associações sindicais, com o objectivo de produzir uma primeira versão da referida legislação laboral específica no prazo de 30 dias e apresentar conclusões no prazo de 90 dias.

3 — Apresentar uma proposta de revisão da Lei n.º 27/2010, 30 de Agosto, no prazo de 15 dias a contar da data de publicação da presente resolução, incidindo, nomeadamente, sobre:
a) O montante das coimas aplicáveis;
b) A inexigibilidade de pagamento de caução e da imobilização do veículo;
c) A eliminação da prestação de caução na pendência de um processo judicial.

4 — Constituir uma Comissão Interministerial para a adopção de uma medida legislativa que aprove medidas relacionadas com o processo de fusão e de concentração de empresas do transporte público rodoviário de mercadorias, no prazo de 15 dias a contar da data de publicação da presente resolução, com o objectivo de produzir uma primeira versão da medida no prazo de 30 dias e apresentar onclusões no prazo de 90 dias.

5 — Emitir um despacho conjunto do Ministério da Administração Interna, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, no prazo de 15 dias a contar da publicação da presente resolução, no qual se elimina a exigibilidade da obrigação do pagamento de caução e da imobilização de veículo em caso de alegada infracção às disposições da Lei n.º 27/2010, de 30 de Agosto, quando verificadas as seguintes condições:
a) Identificação correcta da empresa;
b) Identificação do domicílio da empresa; e
c) A empresa tenha domicílio em território nacional.

6 — Determinar que o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), deve incluir no Observatório dos Transportes Terrestres, até ao final do mês de Maio de 2011, um indicador composto sobre o crescimento dos custos dos factores das empresas de transporte público rodoviário de mercadorias, o qual é indicativo da repercussão de tais factores no preço do contrato de transporte, servindo igualmente para avaliação de práticas anticoncorrenciais, nomeadamente práticas de dumping.

7 — Apresentar a alteração legislativa necessária de modo a contemplar um regime de cancelamento temporário de matrícula, mediante a entrega dos documentos da viatura no IMTT, I. P., para os veículos que:
a) Tenham sido aceites no âmbito do processo de incentivo ao abate previsto no PIDDAC/2010 e cujos respectivos incentivos não tenham sido atribuídos;
b) Se encontrem imobilizados por falta de serviço.

8 — Apresentar uma proposta de alteração ao Código do Imposto Único de Circulação (CIUC), aprovado pela Lei n.º 22 -A/2007, de 29 de Junho, de modo a contemplar a isenção do pagamento do IUC para os veículos abrangidos pelo regime do cancelamento temporário de matrícula.

9 — Apresentar a alteração legislativa necessária de modo a contemplar que no final do período de cancelamento temporário de matrícula não há lugar à inspecção extraordinária dos veículos que dele beneficiaram.

10 — Estudar a possibilidade de introduzir uma simplificação das regras respeitantes ao comprovativo das ajudas de custo pagas aos trabalhadores afectos ao transporte de mercadorias até ao limite da isenção de tributação, designadamente através da apresentação do itinerário de viagem, e apresentar as respectivas conclusões até ao próximo dia 24 de Março de 2011.

11 — Introduzir descontos no pagamento de portagens no âmbito das SCUT, designadamente através da modulação horária, admitindo -se descontos de 10 % no período diurno e de 25 % no período nocturno.

12 — Estudar soluções de natureza não fiscal para minorar os impactos negativos dos sucessivos aumentos do preço do combustível. Presidência do Conselho de Ministros, 17 de Março de 2011. — O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

Certificação de Gerentes

O requisito de capacidade profissional deve ser preenchido pela pessoa que, sendo titular do Certificado de Capacidade Profissional, detenha poderes para obrigar a empresa, isolada ou conjuntamente e a dirija em permanência e efectividade.

O Certificado de Capacidade Profissional é obtido na hora e no local do exame, após a sua conclusão com sucesso.
Para a inscrição em exame deverá ser preenchido o Modelo 3 IMTT.

Requisitos

Condições necessárias para a obtenção do Certificado de Capacidade Profissional:

- Aprovação em exame para obtenção de capacidade profissional para transportes rodoviários de mercadorias, realizado pelo IMTT, após formação adequada.
  A partir de Janeiro de 2010 apenas serão aceites inscrições em exame de âmbito nacional e internacional ou apenas no âmbito internacional para gerentes certificados até Novembro de 2009 de âmbito nacional.A formação para exame é tornada obrigatória para os candidatos que não detenham o mínimo de cinco anos de experiência como gerentes de empresas licenciadas na actividade de transporte rodoviário de mercadorias.
- Se já possuir e comprovar curricularmente cinco anos de experiência prática ao nível de direcção de uma empresa licenciada para a actividade de transportes rodoviários de mercadorias de âmbito nacional ou internacional, poderá submeter-se a um exame específico de controlo, sem necessidade de formação prévia.
- O IMTT reconhece os certificados de capacidade profissional para transportes rodoviários de mercadorias emitidos pelas entidades competentes de outros Estados membro da União Europeia.
- Os candidatos diplomados com curso de ensino superior ou com curso reconhecido oficialmente, que implique bons conhecimentos de alguma(s) das matérias do exame, podem ser dispensadas do exame referente a essa(s) mesma(s) matéria(s).
- Os candidatos portadores de deficiência permanente que necessitem de especial adaptação das condições de prestação das provas de exame, devem requerer nesse sentido, juntando à inscrição declaração médica justificativa, podendo o IMTT elaborar provas especialmente adaptadas a esses casos.

Documentos

A candidatura ao exame de capacidade profissional deve ser instruída com os seguintes documentos:

- Modelo 3 IMTT
- Modelo 4 IMTT
- Cópia do bilhete de identidade, cartão de cidadão ou passaporte;
- Cópia do Número de Identificação Fiscal Taxa: € 115,00 (inclui, em caso de aprovação, a emissão do certificado de capacidade profissional).

Se pretender dispensa de matérias por possuir curso de ensino superior ou curso reconhecido oficialmente, que

implique bons conhecimentos de alguma (s) das matérias do exame, deve juntar cópia do certificado de conclusão do curso, discriminativo por disciplinas efectuadas;
Para a realização do exame específico de controlo (no caso de ter experiência profissional) deve juntar cópia de certidão de registo comercial comprovativa de ter cinco anos de experiência profissional na gestão de uma empresa licenciada para o transporte rodoviário de mercadorias.
Para exames efectuados antes de 10 de Novembro de 2010 ou pedidos de emissão de 2.ª via de Certificado de Capacidade Profissional:
Para solicitar a emissão do Certificado de Capacidade Profissional (CCP) deve preencher e enviar o formulário Modelo 4 IMTT.
Taxa: € 30,00

Procedimentos

Os pedidos de inscrição para exame e emissão de certificado de capacidade profissional podem ser efectuados através dos Serviços em Linha do IMTT.

- Se preferir utilizar o correio, envie, por favor, os documentos para a Sede do IMTT.
- Para entregar os documentos pode, também, dirigir-se à Sede do IMTT.

O pagamento das respectivas taxas pode ser efectuado nas seguintes modalidades:
- Presencialmente, através de Multibanco, cheque (emitido à ordem do IMTT, I.P.) ou numerário;
- Pelo correio;
- Por vale postal no valor da taxa a pagar (referindo nos documentos enviados que o pagamento foi feito por vale postal);
- Por cheque em carta registada com valor declarado, juntamente com os documentos.

Enquadramento Legal

Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de Junho
Portaria n.º 1017/2009, de 9 de Setembro

pub

Cartão Galp Frota

Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas

No âmbito do protocolo estabelecido com a Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas criámos um cartão Galp Frota exclusivo, inteiramente pensado para responder às necessidades dos seus Associados.

Com este cartão, vai poder beneficiar de vantagens especiais e descontos, bem como usufruir de maior segurança, comodidade e apoio, sempre que estiver na estrada.

VANTAGENS E BENEFÍCIOS

- **Pagamento a crédito** de combustíveis (com desconto), produtos e serviços* Galp Energia numa rede de 1400 postos da Península Ibérica: **800 postos em Portugal e 600 em Espanha.**
- Pagamento de portagens através da associação à **Via Verde** ou do seu cartão **Galp Frota** em Portugal e através da associação à **Via T** em Espanha.
- **Gasóleo Profissional:** serviço que permite ao Cliente efetuar a recuperação do imposto sobre o gasóleo profissional (para consumos em Espanha)
- **Facturação líquida de IVA:** serviço que permite ao Cliente, receber a sua factura líquida de IVA, no valor associado ao Gasóleo Rodoviário (Gasóleo A em Espanha) e nas portagens.
- **Gestão de multas:** serviço de gestão administrativa de multas em Espanha, permitindo minimizar os períodos de imobilização da frota, reforçando as taxas de operacionalidade.
- **Rede à sua medida**, com horários alargados de funcionamento e uma gama de produtos e serviços disponíveis, adaptados às suas necessidades.
- Utilização de **código PIN para maior segurança** nos abastecimentos.
- Apoio na **gestão da sua frota**, a partir de http://galpfrota.galpenergia.com, com integração de um conjunto de serviços: facturação, consulta on-line de movimentos e entrega de relatórios de gestão, entre outros.
- **Serviço de Atendimento a Clientes disponível 24 horas**
  Portugal: 707 508 408 | Espanha: 901 101 147

Para mais informações ou para aderir, ligue **21 982 39 01** ou envie um email para **geral.antp@gmail.com**

* Inclui: combustíveis, GPL auto, lubrificantes, serviços auto (lavagens, aspiração), acessórios auto (limpa-vidros, escovas e anticongelante), produtos loja, gás em garrafa, portagens, estacionamentos, possibilidade de utilização nas ilhas com Pay&Go e Via Verde.

galp energia | ANTP

COM UMA REDE DE POSTOS ASSIM, NÃO HÁ COMO PERDER-NOS DE VISTA

A Galp Energia tem a maior rede de postos de abastecimento em Portugal e recentemente triplicou o número de postos em Espanha. O mesmo é dizer que as vantagens de utilizar os cartões Galp Frota (Galp Frota e Galp Frota Profissional) chegam cada vez mais longe. Ou por outras palavras, que na península Ibérica estamos em todo o lado para que a sua empresa também possa estar. Conheça todos os benefícios do cartão Galp Frota e do novo cartão Galp Frota Profissional em www.galpenergia.com.

galp energia

a sua energia positiva

Licenciamento de Empresas

Actualmente a actividade de transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem, de âmbito nacional ou internacional, em veículos de peso bruto igual ou superior a 2500 kg só pode ser exercida por sociedades comerciais ou cooperativas devidamente licenciadas pelo IMTT.

Requisitos

O licenciamento é titulado por um alvará ou por uma licença comunitária, emitidos e renováveis, com validade máxima de 5 anos, mediante a comprovação de que as empresas possuem ou mantêm os seguintes requisitos de acesso à actividade:

- Idoneidade (todos os administradores, gerentes ou directores);
- Capacidade profissional (pelo menos um dos administradores, gerentes ou directores);
- Capacidade financeira (€125.000 ou €50.000, consoante utilize ou não veículos pesados, no início da actividade, € 9.000 no primeiro veículo licenciado e

€5.000 ou €1.500 por cada veículo adicional, consoante for pesado ou ligeiro, no exercício da actividade).

Documentos

O pedido inicial ou de renovação, deve ser instruído com os seguintes documentos:

- Modelo 15 IMTT;
- Fotocópia do cartão de pessoa colectiva;
- Certidão da Conservatória do Registo Comercial comprovativa da matrícula da sociedade ou cooperativa;

- Certificados do registo criminal dos gerentes, administradores ou directores;
- Certidões da Administração fiscal e da Segurança Social comprovativas da situação contributiva;
- Certidão da Segurança Social comprovativa da inscrição do gerente com capacidade profissional;
- Modelo 22 do IRC, incluindo o modelo anexo A (só no caso de renovação).

Taxas:

- Pedido de Alvará ou Licença Comunitária: € 350,00
- Pedido de renovação do Alvará ou Licença Comunitária: € 250,00
- Pedido de 2ª via do Alvará ou Licença Comunitária: €30,00
- Pedido de averbamento no Alvará ou Licença Comunitária: € 10,00

Procedimentos

Para entregar os documentos dirija-se, por favor, aos Núcleos de Actividades de Transporte, mais perto da sede social da empresa e, em Faro, à Direcção Regional de Mobilidade e Transportes do Algarve.
Se preferir utilizar o correio, envie, por favor, os documentos, para os mesmos Serviços
O pagamento das respectivas taxas pode ser efectuado nas seguintes modalidades:

- Presencialmente, através de Multibanco, cheque (emitido à ordem do IMTT, I.P.) ou numerário;
- Pelo correio:
  - Por vale postal no valor da taxa a pagar (referindo nos documentos enviados que o pagamento foi feito por vale postal), ou
  - Por cheque em carta registada com valor declarado, juntamente com os documentos

Enquadramento Legal

Regulamento n.º 881/92, de 26 de Março;
Regulamento n.º 3118/93, de 25 de Outubro;
Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2008, de 21 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de Junho.

No entanto, e a partir de 4 de Dezembro do corrente ano passará a tornar-se plenamente aplicável o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de Outubro, que estabelece os requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário, quer de passageiros, quer de mercadorias.
De acordo com o novo regime, deixa de ser obrigatório que a empresa transportadora assuma forma societária, e deixa de se exigir um montante mínimo de capital social, passando-se para um regime de demonstração da capacidade financeira baseado na comprovação, através das contas anuais devidamente certificadas, de que a empresa dispõe de um capital e de reservas, no mínimo de €9.000, se utilizarem um só veículo, e de €5.000 por cada veículo adicional utilizado, ou, se o Estado-Membro o entender, mediante uma declaração, como uma garantia bancária ou um seguro, que garanta aquele montante.

De futuro, e em colaboração com o IMTT, será possível aos Associados ANTP procederem às respectivas renovações de Alvará através da Associação por via informática. Desta forma, será simplificado todo o processo de Renovação de Alvará.

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 actividade de transportador rodoviário e que revoga a Directiva 96/26/CE do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Tendo em conta o parecer da Autoridade Europeia para a Protecção de Dados[2],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [3],

Considerando o seguinte:

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

(2) A Directiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1996, relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros, bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, com o objectivo de favorecer o exercício efectivo da liberdade de estabelecimento desses transportadores no domínio dos transportes nacionais e internacionais [4], estabelece condições mínimas para o acesso à actividade de transportador rodoviário e para o reconhecimento mútuo dos documentos necessários para o efeito. Contudo, a experiência adquirida, a avaliação do impacto e diversos estudos realizados vieram demonstrar que a directiva é aplicada de forma desigual pelos Estados-Membros. Essa disparidade tem várias consequências negativas, nomeadamente distorção da concorrência e falta de transparência do mercado e de uniformidade no controlo, bem como o risco de as empresas, empregando pessoal com um baixo nível de qualificação profissional, negligenciarem ou cumprirem menos bem as regras de segurança rodoviária e no domínio social, o que pode prejudicar a imagem do sector.

(3) Essas consequências são ainda mais negativas na medida em que podem prejudicar o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, dado que o acesso ao mercado dos transportes internacionais de mercadorias e a certas operações de cabotagem está aberto às empresas de toda a Comunidade. A única condição imposta a estas empresas é a detenção de uma licença comunitária, a qual pode ser obtida desde que preencham os requisitos de acesso à actividade de transportador rodoviário, nos termos do Regulamento (CE) n.º 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 [5], e do 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 [6].

(4) Por conseguinte, é conveniente modernizar as actuais regras de acesso à actividade de transportador rodoviário, de modo a garantir uma aplicação mais homogénea e eficaz dessas regras. Atendendo a que o cumprimento dessas regras constitui a principal condição de acesso ao mercado comunitário e que, nesta matéria, os instrumentos comunitários aplicáveis são regulamentos, o regulamento é o instrumento mais adequado para reger o acesso à actividade de transportador rodoviário.

(5) Os Estados-Membros deverão ser autorizados a adaptar os requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário nas regiões ultraperiféricas a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado, em virtude das características e dos condicionalismos especiais dessas regiões. Todavia, as empresas estabelecidas nessas regiões que preencham os requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário apenas de acordo com a adaptação acima mencionada não deverão poder obter uma licença comunitária. A adaptação dos requisitos para o exercício da actividade de transportador rodoviário não

(1) JO C 151 de 17.6.2008, p. 16.

(2) JO C 14 de 19.1.2008, p. 1.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 21 de Maio de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 9 de Janeiro de 2009 (JO C 62 E de 17.3.2009, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 23 de Abril de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 24 de Setembro de 2009.

(4) JO L 124 de 23.5.1996, p. 1.

(5) Ver página 72 do presente Jornal Oficial.

(6) Ver página 88 do presente Jornal Oficial.

deverá impedir as empresas admitidas a exercer essa actividade, que preencham todos os requisitos gerais previstos no presente regulamento, de efectuarem operações de transporte nas regiões ultraperiféricas.

(6) Por razões de concorrência leal, as regras comuns para o exercício da actividade de transportador rodoviário deverão ser aplicadas tão amplamente quanto possível a todas as empresas. Contudo, não é necessário incluir no âmbito de aplicação do presente regulamento as empresas que efectuam exclusivamente operações de transporte com fraca incidência no mercado dos transportes.

(7) Competirá ao Estado-Membro de estabelecimento verificar se as empresas preenchem em permanência os requisitos previstos no presente regulamento, de modo a que, se necessário, as autoridades competentes desse Estado-Membro possam decidir suspender ou retirar a autorização que lhes permite operar no mercado. O cumprimento adequado e um controlo fiável dos requisitos de acesso à actividade de transportador rodoviário pressupõem que as empresas tenham um estabelecimento efectivo e estável.

(8) É conveniente que as pessoas singulares que preenchem os requisitos de idoneidade e de capacidade profissional exigidos sejam claramente identificadas e designadas perante as autoridades competentes. Essas pessoas («gestores de transportes») deverão residir num Estado-Membro e dirigir contínua e efectivamente as actividades de transportes das empresas de transporte rodoviário. Por conseguinte, é conveniente especificar em que condições se considera que uma pessoa assume a direcção contínua e efectiva das actividades de transportes numa empresa.

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

(10) É necessário que as empresas de transporte rodoviário disponham de uma capacidade financeira mínima para assegurar o seu bom funcionamento e gestão. A prova de capacidade financeira por meio de uma garantia bancária ou de um seguro de responsabilidade profissional pode representar um método simples e económico para as empresas.

(11) Um nível elevado de qualificação profissional deverá melhorar a eficácia socioeconómica do sector dos transportes rodoviários. Convém, por conseguinte, que os candidatos à função de gestor de transportes possuam conhecimentos profissionais de qualidade. A fim de garantir uma maior uniformidade dos exames e de promover uma formação de qualidade, importa prever que os Estados-Membros possam autorizar os centros de exame e de formação de acordo com critérios por eles definidos. Os gestores de transportes deverão ter os conhecimentos necessários para dirigir operações de transporte nacionais e internacionais. A lista das matérias que deverão conhecer para obter o certificado de capacidade profissional e as modalidades de organização dos exames poderão evoluir com o progresso técnico, sendo conveniente prever a possibilidade de as actualizar. Os Estados-Membros deverão poder dispensar do exame as pessoas que comprovem possuir uma experiência continuada de direcção de actividades de transporte.

(12) Uma concorrência leal e um transporte rodoviário plenamente cumpridor das regras exigem um nível homogéneo de fiscalização pelos Estados-Membros. As autoridades nacionais responsáveis pela fiscalização das empresas e da validade das autorizações têm, neste contexto, um papel crucial a desempenhar, sendo conveniente assegurar que tomem as medidas adequadas que se afigurem necessárias, nomeadamente a suspensão ou retirada das autorizações, nos casos mais graves, ou a declaração de inaptidão dos gestores de transportes por negligência reiterada ou má fé. As medidas em questão deverão ser devida e previamente examinadas tendo em conta o princípio da proporcionalidade. As empresas deverão, contudo, ser previamente advertidas e dispor de um prazo razoável para regularizar a situação, antes de incorrerem em sanções.

(13) Com uma cooperação administrativa mais organizada entre os Estados-Membros, será possível aumentar a eficácia da fiscalização das empresas que operam em vários Estados-Membros e reduzir os custos administrativos. Com a criação de registos electrónicos das empresas interconectados ao nível comunitário, no respeito das regras comunitárias de protecção dos dados pessoais, não só a cooperação será mais fácil como os custos dos controlos baixarão, tanto para as empresas como para as administrações. Já existem registos electrónicos nacionais em vários Estados-Membros. Foram também criadas infra-estruturas para promover a interconexão entre os Estados-Membros. Uma utilização mais sistemática dos registos electrónicos poderia, por conseguinte, contribuir para reduzir significativamente os custos administrativos dos controlos e para melhorar a sua eficácia.

(14) Alguns dos dados sobre infracções e sanções contidos nos registos electrónicos nacionais são dados pessoais. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, tomar as medidas necessárias para assegurar a conformidade com a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados [1], nomeadamente no que diz respeito ao controlo do tratamento de

[1] JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

dados pessoais pelas autoridades públicas, ao direito de informação das pessoas em causa e ao seu direito de acesso e oposição. Para efeitos do presente regulamento, será necessário conservar esse tipo de dados por um período mínimo de dois anos a fim de evitar que empresas inibidas de exercer a actividade se estabeleçam noutros Estados-Membros.

(15) A fim de aumentar a transparência e de permitir que o cliente de uma empresa de transportes verifique se essa empresa possui a autorização adequada, certos dados constantes do registo nacional electrónico deverão ser acessíveis ao público, sob reserva de observância das disposições relevantes sobre a protecção de dados.

(16) A interconexão progressiva dos registos electrónicos nacionais é essencial para permitir um intercâmbio de informações rápido e eficaz entre os Estados-Membros e para garantir que os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro não cedam à tentação de cometer, ou não corram o risco de cometer, infracções graves noutros Estados-Membros. Esta interconexão exige uma definição comum do formato específico dos dados a trocar e dos procedimentos técnicos de intercâmbio desses dados.

(17) A fim de assegurar a eficiência do intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, deverão ser designados pontos de contacto nacionais e especificados determinados procedimentos comuns no que se refere a prazos e à natureza das informações mínimas a transmitir.

(18) A fim de facilitar a liberdade de estabelecimento, é conveniente admitir como prova suficiente de idoneidade, para efeitos do acesso à actividade de transportador rodoviário no Estado-Membro de estabelecimento, a apresentação de documentos adequados emitidos por uma autoridade competente do Estado-Membro em que o transportador rodoviário residia habitualmente, desde que as pessoas em causa não tenham sido declaradas inaptas a exercer a actividade em causa noutros Estados-Membros.

(19) No que se refere à capacidade profissional, a fim de facilitar a liberdade de estabelecimento, o Estado-Membro de estabelecimento deverá admitir como prova suficiente o modelo único de certificado emitido nos termos do presente regulamento.

(20) A aplicação do presente regulamento deverá ser mais estreitamente acompanhada a nível comunitário, o que pressupõe a apresentação à Comissão de relatórios periódicos, elaborados a partir dos registos nacionais, sobre a idoneidade, a capacidade financeira e a capacidade profissional das empresas do sector dos transportes rodoviários.

(21) Os Estados-Membros deverão prever sanções aplicáveis em caso de incumprimento do presente regulamento. Essas sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

(22) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a actualização das regras de acesso à actividade de transportador rodoviário a fim de assegurar uma aplicação mais homogénea e eficaz nos Estados-Membros, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(23) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[1].

(24) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para estabelecer uma lista das categorias, tipos e graus de gravidade das infracções que acarretam a perda de idoneidade do transportador rodoviário, para adaptar os anexos I, II e III do presente regulamento, relativos, respectivamente, aos conhecimentos a ter em consideração para o reconhecimento da capacidade profissional pelos Estados-Membros e ao modelo de certificado de capacidade profissional, e ao progresso técnico, e para estabelecer uma lista das infracções que, para além das previstas no anexo IV do presente regulamento, podem acarretar a perda da idoneidade. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(25) A Directiva 96/26/CE deverá ser revogada,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

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

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

[1] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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

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

a) Às empresas que exerçam a actividade de transportador rodoviário de mercadorias exclusivamente por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos cujo peso em carga admissível não exceda 3,5 toneladas. Todavia, os Estados-Membros podem reduzir este limite para a totalidade ou parte das categorias de transportes rodoviários;

b) Às empresas que efectuem exclusivamente serviços de transporte rodoviário de passageiros com fins não comerciais, ou cuja actividade principal não seja a de transportador rodoviário de passageiros;

c) Às empresas que exerçam a actividade de transportador rodoviário exclusivamente por meio de veículos a motor cuja velocidade máxima autorizada não exceda 40 km/h.

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

a) Da natureza das mercadorias transportadas; ou

b) Da curta distância percorrida.

Artigo 2.º

Definições

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

1. «Actividade de transportador rodoviário de mercadorias», a actividade das empresas que efectuam transportes de mercadorias por conta de outrem por meio de veículos a motor ou de conjuntos de veículos;

2. «Actividade de transportador rodoviário de passageiros», a actividade das empresas que efectuam transportes de passageiros, oferecidos ao público ou a certas categorias de utentes contra um preço pago pela pessoa transportada ou pelo organizador do transporte, por meio de veículos automóveis que, pelo seu tipo de construção e equipamento, sejam aptos para o transporte de mais de nove pessoas, incluído o condutor, e se encontrem afectos a essa utilização;

3. «Actividade de transportador rodoviário», a actividade de transportador rodoviário de passageiros ou de transportador rodoviário de mercadorias;

4. «Empresa», uma pessoa singular, uma pessoa colectiva, com ou sem fins lucrativos, uma associação ou agrupamento de pessoas sem personalidade jurídica, com ou sem fins lucrativos, ou um organismo dependente de uma autoridade pública, quer seja dotado de personalidade jurídica própria quer dependa de uma autoridade dotada dessa personalidade, que efectue o transporte de passageiros, ou uma pessoa singular ou colectiva que efectue o transporte de mercadorias com fins comerciais;

5. «Gestor de transportes», uma pessoa singular empregada por uma empresa ou, se a empresa for uma pessoa singular, a própria pessoa ou, no caso de estar prevista essa possibilidade, outra pessoa singular designada por contrato por essa empresa, que dirige de forma efectiva e permanente a actividade de transportes da empresa;

6. «Autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário», uma decisão administrativa que autoriza uma empresa que preenche os requisitos previstos no presente regulamento a exercer a actividade de transportador rodoviário;

7. «Autoridade competente», a autoridade de um Estado-Membro, a nível nacional, regional ou local, que, para autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário, verifica se a empresa preenche os requisitos previstos no presente regulamento, e que está habilitada a conceder, suspender ou retirar a autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário;

8. «Estado-Membro de estabelecimento», o Estado-Membro em que uma empresa está estabelecida, quer o seu gestor de transportes provenha ou não de outro país.

Artigo 3.º

Requisitos para exercer a actividade de transportador rodoviário

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

a) Dispor de um estabelecimento efectivo e estável num Estado-Membro;

b) Ser idóneas;

c) Ter a capacidade financeira apropriada; e

d) Ter a capacidade profissional exigida.

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

Artigo 4.º

Gestor de transportes

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

a) Dirija efectiva e permanentemente a actividade de transportes da empresa;

b) Tenha um vínculo genuíno com a empresa, como por exemplo ser empregado, administrador, proprietário ou accionista, ou administrá-la, ou, se a empresa for uma pessoa singular, ser a própria pessoa; e

c) Resida na Comunidade.

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

a) A empresa designe uma pessoa singular residente na Comunidade que preencha os requisitos estabelecidos nas alíneas b) e d) do n.º 1 do artigo 3.º, e que esteja habilitada por contrato a desempenhar as funções de gestor de transportes por conta da empresa;

b) O contrato que vincula a empresa e a pessoa a que se refere a alínea a) especifique as funções a desempenhar de forma efectiva e permanente por essa pessoa e indique as suas responsabilidades enquanto gestor de transportes. As funções a especificar devem compreender, nomeadamente, as relacionadas com a gestão da manutenção e reparação dos veículos, a verificação dos contratos e dos documentos de transporte, a contabilidade básica, a distribuição dos carregamentos ou dos serviços pelos motoristas e pelos veículos, e a verificação dos procedimentos de segurança;

c) A pessoa a que se refere a alínea a) possa gerir, na qualidade de gestor de transportes, as actividades de transporte de quatro empresas distintas, no máximo, efectuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos. Os Estados-Membros podem reduzir o número de empresas e/ou a frota total de veículos que essa pessoa pode gerir; e

d) A pessoa a que se refere a alínea a) efectue as tarefas especificadas exclusivamente no interesse da empresa e as suas responsabilidades sejam exercidas independentemente de quaisquer empresas para as quais a empresa realiza operações de transporte.

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

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

CAPÍTULO II

CONDIÇÕES A SATISFAZER PARA PREENCHER OS REQUISITOS PREVISTOS NO ARTIGO 3.º

Artigo 5.º

Condições relativas ao requisito de estabelecimento

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

a) Dispor de um estabelecimento, localizado nesse Estado-Membro, com instalações onde conserva os principais documentos da empresa, nomeadamente os documentos contabilísticos, os documentos de gestão do pessoal, os documentos que contenham dados relativos aos tempos de condução e repouso, e qualquer outro documento a que a autoridade competente deva poder ter acesso para verificar o preenchimento dos requisitos previstos no presente regulamento. Os Estados-Membros podem exigir que os estabelecimentos localizados no seu território também tenham outros documentos à disposição nas suas instalações a qualquer momento;

b) Uma vez concedida a autorização, dispor de um ou mais veículos, matriculados ou colocados em circulação em conformidade com a legislação desse Estado-Membro, detidos em propriedade plena ou detidos, por exemplo, em virtude de um contrato de aluguer com opção de compra ou de um contrato de aluguer ou de locação financeira;

c) Efectuar efectiva e permanentemente, com os equipamentos administrativos necessários, as suas operações relativas aos veículos mencionados na alínea b), e com os equipamentos e serviços técnicos adequados, num centro de exploração localizado nesse Estado-Membro.

Artigo 6.º

Condições relativas ao requisito de idoneidade

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

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

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

a) Que não existam motivos sérios para pôr em dúvida a idoneidade do gestor de transportes ou da empresa de transportes, tais como condenações ou sanções por infracções graves à regulamentação nacional em vigor nos seguintes domínios:

   i) direito comercial,

   ii) legislação em matéria de insolvência,

   iii) condições de remuneração e de trabalho da profissão,

   iv) tráfego rodoviário,

   v) responsabilidade profissional,

   vi) tráfico de seres humanos ou de estupefacientes; e

b) Que o gestor de transportes ou a empresa de transportes não tenha sido objecto, num ou mais Estados-Membros, de condenação penal grave ou de sanção por infracção grave à regulamentação comunitária, nomeadamente no que se refere:

   i) aos períodos de condução e de repouso dos condutores, tempo de trabalho e à instalação e utilização dos aparelhos de controlo,

   ii) ao peso e às dimensões máximas dos veículos comerciais afectos ao tráfego internacional,

   iii) à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas,

   iv) à aptidão dos veículos comerciais para a circulação rodoviária, incluindo as inspecções técnicas obrigatórias dos veículos a motor,

   v) ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias ou, consoante o caso, ao mercado do transporte rodoviário de passageiros,

   vi) à segurança do transporte rodoviário de mercadorias perigosas,

   vii) à instalação e utilização de limitadores de velocidade em certas categorias de veículos,

   viii) à carta de condução,

   ix) ao acesso à actividade,

   x) ao transporte de animais.

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

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

   A inspecção deve determinar se, em virtude de circunstâncias específicas, a perda da idoneidade constituiria uma resposta desproporcionada para esse caso. Qualquer conclusão desse teor deve ser devidamente fundamentada e justificada.

   Se a autoridade competente considerar que a perda da idoneidade constitui uma resposta desproporcionada, pode decidir que a idoneidade não foi afectada. Nesse caso, os motivos devem ser lavrados no registo nacional. O número dessas decisões deve ser indicado no relatório a que se refere o n.º 1 do artigo 26.º

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

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

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

   Para esse efeito, a Comissão:

   i) estabelece as categorias e os tipos de infracções mais frequentes,

   ii) define o grau de gravidade das infracções em função do seu potencial para criarem um risco de morte ou de ferimentos graves, e

   iii) indica o limiar de frequência acima do qual as infracções repetidas são consideradas muito graves, tendo em conta o número de motoristas utilizados nas actividades de transporte dirigidas pelo gestor de transportes.

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

Artigo 7.º

Condições relativas ao requisito de capacidade financeira

1. Para preencher o requisito previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º, a empresa deve poder cumprir em qualquer momento as suas obrigações financeiras no decurso do exercício contabilístico anual. Para esse efeito, a empresa deve demonstrar, com base nas contas anuais, depois de certificadas por um auditor ou por outra pessoa devidamente acreditada, que dispõe anualmente de um capital e de reservas de valor que totalizem pelo menos 9 000 EUR, no caso de ser utilizado um único veículo, e 5 000 EUR por cada veículo adicional utilizado.

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

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

2. Em derrogação do n.º 1, a autoridade competente pode aceitar ou exigir que a empresa demonstre a sua capacidade financeira por meio de uma declaração, como uma garantia bancária ou um seguro, nomeadamente um seguro de responsabilidade profissional de um ou vários bancos ou outras instituições financeiras, incluindo seguradoras, que se constituem garantes solidários nos montantes fixados no primeiro parágrafo do n.º 1.

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

Artigo 8.º

Condições relativas ao requisito de capacidade profissional

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

2. Os interessados devem ser examinados no Estado-Membro que corresponde à sua residência habitual ou no Estado-Membro em que trabalham.

Por residência habitual, entende-se o local onde a pessoa vive habitualmente, ou seja, pelo menos, 185 dias em cada ano civil, em consequência de vínculos pessoais indiciadores da existência de uma relação estreita entre a pessoa e o local onde vive.

Todavia, a residência normal de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num lugar diferente do lugar onde possui os seus vínculos pessoais e que, por esse facto, viva alternadamente em lugares distintos situados em dois ou mais Estados-Membros, considera-se como estando situada no lugar dos seus vínculos pessoais, desde que aí se desloque regularmente. Esta última condição não é exigida, nas situações em que a pessoa em causa viva num Estado-Membro para cumprir uma missão de duração determinada. A frequência de uma universidade ou de uma escola não implica a mudança da residência normal.

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

4. Os Estados-Membros podem autorizar, de acordo com critérios a definir pelos próprios, os organismos aptos a oferecer uma formação de elevada qualidade aos candidatos a exame, bem como formações contínuas que permitam aos gestores de transportes que o desejem actualizar os seus conhecimentos. Esses Estados-Membros devem verificar regularmente se esses organismos continuam a preencher os critérios que presidiram à sua autorização.

5. 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 sector.

6. Os Estados-Membros podem exigir que as pessoas que possuam um certificado de aptidão profissional, mas não dirigiram uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias ou uma empresa de transporte rodoviário de passageiros nos últimos cinco anos, frequentem acções de requalificação profissional, a fim de actualizarem os seus conhecimentos sobre os avanços da legislação a que se refere a Parte I do anexo I.

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

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

[1] JO L 222 de 14.8.1978, p. 11.

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

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

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

Artigo 9.º

Dispensa de exame

Os Estados-Membros podem decidir dispensar do exame a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º as pessoas que comprovem ter dirigido de forma contínua uma empresa de transportes rodoviários de mercadorias ou de passageiros num ou mais Estados-Membros durante o período de 10 anos anterior a 4 de Dezembro de 2009.

CAPÍTULO III

AUTORIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Artigo 10.º

Autoridades competentes

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

a) Analisar os pedidos apresentados pelas empresas;

b) Autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário e suspender ou retirar as autorizações;

c) Declarar uma pessoa singular inapta para dirigir, na qualidade de gestor de transportes, a actividade de transportes de uma empresa;

d) Proceder aos controlos necessários para verificar se as empresas preenchem os requisitos previstos no artigo 3.º

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

Artigo 11.º

Análise e registo dos pedidos

1. As empresas de transportes que preencham os requisitos previstos no artigo 3.º são autorizadas, mediante a apresentação de um pedido, a exercer a actividade de transportador rodoviário. A autoridade competente certifica-se de que a empresa que apresenta um pedido preenche os requisitos previstos nesse artigo.

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

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

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

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

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

5. As empresas que dispõem de uma autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário devem, num prazo de 28 dias ou inferior, conforme determinado pelo Estado-Membro de estabelecimento, notificar a autoridade competente que concedeu a autorização das eventuais alterações aos dados referidos no n.º 2.

Artigo 12.º

Controlos

1. As autoridades competentes verificam se as empresas que autorizaram a exercer a actividade de transportador rodoviário continuam a preencher os requisitos previstos no artigo 3.º Para esse efeito, os Estados-Membros procedem a controlos das empresas classificadas como apresentando maior risco. Para atingir esse objectivo, os Estados-Membros alargam o sistema de classificação dos riscos por eles criado nos termos do artigo 9.º da Directiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativa a exigências mínimas no que

respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário[1], a todas as infracções identificadas no artigo 6.º do presente regulamento.

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

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

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

Artigo 13.º

Procedimento de suspensão e de retirada das autorizações

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

a) Um prazo máximo de seis meses, renovável por três meses em caso de morte ou de incapacidade física do gestor de transportes, para a empresa recrutar um substituto do gestor de transportes, se este já não preencher os requisitos de idoneidade ou de capacidade profissional;

b) Um prazo máximo de seis meses, se a empresa tiver de regularizar a sua situação comprovando que dispõe de um estabelecimento efectivo e estável;

c) Um prazo máximo de seis meses, se o requisito de capacidade financeira não estiver preenchido, para a empresa demonstrar que esse requisito passará a estar novamente preenchido em permanência.

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

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

[1] JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

Artigo 14.º

Declaração de inaptidão do gestor de transportes

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

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

Artigo 15.º

Decisões das autoridades competentes e vias de recurso

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

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

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

CAPÍTULO IV

SIMPLIFICAÇÃO E COOPERAÇÃO ADMINISTRATIVA

Artigo 16.º

Registos electrónicos nacionais

1. Para efeitos da execução do presente regulamento, nomeadamente dos artigos 11.º a 14.º e 26.º, cada Estado-Membro deve manter um registo electrónico nacional das empresas de transporte rodoviário autorizadas a exercer a actividade de transportador rodoviário por uma autoridade competente por ele designada. O tratamento dos dados contidos nesse registo deve ser efectuado sob o controlo da autoridade pública designada para o efeito. Os dados relevantes contidos no registo electrónico nacional devem ser acessíveis a todas as autoridades competentes do Estado-Membro em causa.

Até 31 de Dezembro de 2009, a Comissão aprova uma decisão sobre os requisitos mínimos relativos aos dados a incluir no registo electrónico nacional desde a data da sua criação, a fim de facilitar a interconexão futura dos registos. A Comissão pode recomendar a inclusão dos números de matrícula dos veículos, para além dos dados referidos no n.º 2.

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

a) O nome e a forma jurídica da empresa;

b) O endereço do seu estabelecimento;

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

d) O tipo de autorização, o número de veículos abrangidos e, se for caso disso, o número de série da licença comunitária e das cópias certificadas;

e) O número, a categoria e o tipo das infracções graves a que se refere a alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º, que tenham dado origem a uma condenação ou sanção nos dois últimos anos;

f) O nome das pessoas declaradas inaptas para dirigir as actividades de transporte de uma empresa, enquanto a idoneidade dessas pessoas não tiver sido restabelecida, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º, bem como as medidas de reabilitação aplicáveis.

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

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

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

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

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

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

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

5. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que os registos electrónicos nacionais 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 efectivas até 31 de Dezembro de 2012, de modo que as autoridades competentes dos Estados-Membros possam consultar o registo electrónico nacional de todos os Estados-Membros.

6. As normas comuns relativas à aplicação do n.º 5, tais como o formato dos dados trocados, os procedimentos técnicos de consulta electrónica dos registos electrónicos nacionais dos outros Estados-Membros e a promoção da interoperabilidade desses registos com outras bases de dados pertinentes são aprovadas pela Comissão pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 25.º e, pela primeira vez, antes de31 de Dezemb ro de 2010. Estas normas comuns determinam qual a autoridade responsável pelo acesso, utilização e actualização dos dados e, para esse efeito, incluem normas sobre o registo e a supervisão dos dados.

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

Artigo 17.º

Protecção dos dados pessoais

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

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

b) As pessoas tenham direito de acesso aos dados que lhes digam respeito na posse da autoridade responsável pelo seu tratamento. Este direito deve poder ser exercido sem entraves, a intervalos razoáveis e sem demoras nem encargos excessivos para o requerente;

c) As pessoas cujos dados estão incompletos ou inexactos tenham o direito de exigir a sua rectificação, supressão ou bloqueamento;

d) As pessoas tenham o direito de se opor, por razões legítimas e imperiosas, ao tratamento de dados que lhes digam respeito. Caso a oposição se justifique, o tratamento deixa de poder incidir nesses dados;

e) As empresas observem, se for caso disso, as disposições aplicáveis em matéria de protecção de dados pessoais.

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 nacionais e transmite-a aos Estados-Membros.

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

3. Os Estados-Membros que troquem informações sobre as infracções a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, ou sobre gestores de transportes declarados inaptos, devem observar o procedimento e os prazos previstos no n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, ou no n.º 1 do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, consoante o caso. Um Estado-Membro que receba de outro Estado-Membro notificação de uma infracção grave que tenha dado origem a uma condenação ou sanção deve inscrever essa infracção no seu registo electrónico nacional.

CAPÍTULO V

RECONHECIMENTO MÚTUO DOS CERTIFICADOS E DE OUTROS DOCUMENTOS

Artigo 19.º

Certidões e outros documentos respeitantes à idoneidade

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

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

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

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

Artigo 20.º

Certificados relativos à capacidade financeira

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

Artigo 21.º

Certificados de capacidade profissional

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

2. Os certificados emitidos antes de 4 de Dezembro de 2011 como prova de capacidade profissional nos termos das disposições em vigor até essa data são considerados equivalentes a um certificado conforme com o modelo constante do anexo III e aceites como prova de capacidade profissional em todos os Estados-Membros. Os Estados-Membros podem exigir que os titulares de certificados de capacidade profissional que permitem efectuar exclusivamente transportes nacionais concluam com aproveitamento o exame ou certas partes do exame a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 22.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão, até 4 de Dezembro de 2011, dessas disposições, bem como, sem demora, de quaisquer alterações posteriores que lhes digam respeito. Os Estados-Membros asseguram que essas medidas sejam aplicadas sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento da empresa.

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

Artigo 23.º

Disposições transitórias

As empresas que disponham de uma autorização de exercício da actividade de transportador rodoviário antes de 4 de Dezembro de 2009 devem dar cumprimento às disposições do presente regulamento até 4 de Dezembro de 2011.

Artigo 24.º

Assistência mútua

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

Artigo 25.º

Procedimento de comité

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

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

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

Artigo 26.º

Relatórios

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

a) Uma panorâmica do sector, no que diz respeito à idoneidade, capacidade financeira e capacidade profissional;

b) O número de autorizações concedidas por tipo e por ano, suspensas e retiradas, o número de declarações de inaptidão e as respectivas justificações;

c) O número de certificados de capacidade profissional emitidos anualmente;

d) Estatísticas de base relativas aos registos electrónicos nacionais e sua utilização pelas autoridades competentes; e

e) Uma panorâmica do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros, que deve compreender, nomeadamente, o número anual de infracções verificadas notificadas a outros Estados-Membros e de respostas recebidas nos termos do n.º 2 do artigo 18.º, bem como o número anual de pedidos e de respostas recebidos nos termos do n.º 3 do artigo 18.º

2. Com base nos relatórios referidos no n.º 1, a Comissão apresenta de dois em dois anos ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o exercício da actividade de transportador rodoviário. Esse relatório deve conter uma avaliação do funcionamento do sistema de intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e um resumo do funcionamento e dos dados contidos nos registos electrónicos nacionais. Esse relatório é publicado em simultâneo com o relatório a que se refere o artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários[2].

---

(1) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.
(2) JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

Artigo 27.º

Lista das autoridades competentes

Até 4 de Dezembro de 2011, cada Estado-Membro transmite à Comissão uma lista das autoridades competentes por ele designadas para autorizar o exercício da actividade de transportador rodoviário, bem como uma lista das autoridades ou organismos responsáveis pela organização dos exames a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º e pela emissão de certificados. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* uma lista consolidada dessas autoridades ou organismos de toda a Comunidade.

Artigo 28.º

Comunicação das medidas nacionais

Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das disposições legislativas, regulamentares e administrativas que aprovarem nas matérias reguladas pelo presente regulamento o mais tardar 30 dias após a data da respectiva aprovação e pela primeira vez até 4 de Dezembro de 2011.

Artigo 29.º

Revogação

É revogada a Directiva 96/26/CE.

Artigo 30.º

Entrada em vigor

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

É aplicável a partir de4 de Dezembro de 2011.

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

Feito em Estrasburgo, em 21 de Outubro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
J. BUZEK

Pelo Conselho
O Presidente
C. MALMSTRÖM

Significativa economia de combustível
e as performances mais elevadas
com as actuais aprovações oficiais das
marcas. TITAN – óleos de motor
e de engrenagens para a sua frota.

FUCHS

FUCHS LUBRIFICANTES, Unip. Lda.
Zona Industrial Maia 1, Sector VII, Trav. Eng. Nobre da Costa, 4470-435 Moreira-MAIA (Portugal)
Tel.: (00351) 229 479 360 * Fax: (00351) 229 487 735 * e-mail: fuchs@fuchs.pt * www.fuchs.pt

ANTP
associação nacional das transportadoras portuguesas

FICHA DE SÓCIO

Sócio _____

Empresa: _____

Morada: _____

_____

Localidade _____ Código Postal: ____-___ _____

Telefone: _____ Telemóvel: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Pessoa Colectiva n.º : _____ Capital Social: _____ Euros

Alvará n.º: _____ Valido até ____/____/____

Cons. Comercial: _____ Codigo Repartição Finanças: _____

Pessoa designada pela empresa para a representar

Nome _____

B.I _____ Cargo _____

Venho por este meio, solicitar a admissão como sócio da A.N.T.P., comprometendo-me a pagar as quotas a que estou obrigado.

_____

_____, _____ de _____ de _____

_____

Rua Gil Vicente, 26 - Apartado 315, sala 218
Quinta Nova de São Roque | 2670-513 Loures
Tel. 219 823 901 | Fax. 219 844 999 | E-mail: geral@antp.pt | www.antp.pt

Licenciamento de Veículos

As empresas titulares de alvará ou de licença comunitária emitidos pelo IMTT podem licenciar veículos automóveis com peso bruto igual ou superior a 2500 kg.

As licenças caducam em simultâneo com os alvarás ou licenças comunitárias.

Os veículos devem ostentar distintivos de identificação e as mercadorias transportadas ser acompanhadas de guia de transporte.

Documentos

O pedido, subscrito pelo titular da capacidade profissional, deve ser instruído com os seguintes documentos:

- Modelo 14 IMTT;
- Fotocópia do cartão de pessoa colectiva;
- Certificado de matrícula do veículo ou documentos que o substituam;
- Contrato de locação financeira, se for caso disso;
- Documento comprovativo do seguro;
- Certidões da Administração fiscal e da Segurança Social comprovativas da situação contributiva.

Taxas:

- Licença do veículo: € 30,00
- Cópia certificada da licença comunitária: € 30,00
- Emissão de uma segunda via de qualquer destes documentos: € 30,00

Procedimentos

Os pedidos para licenciamento de veículos automóveis com peso bruto igual ou superior a 2500 kg podem ser efectuados através dos Serviços em Linha do IMTT.

Para entregar os documentos pode, também, dirigir-se aos Núcleos de Actividades de Transporte, mais perto da sede social da empresa e, em Faro, à Direcção Regional de Mobilidade e Transportes do Algarve.

Se preferir utilizar o correio, envie, por favor, os documentos, para os mesmos Serviços

O pagamento das respectivas taxas pode ser efectuado nas seguintes modalidades:

- Presencialmente, através de Multibanco, cheque (emitido à ordem do IMTT, I.P.) ou numerário;
- Pelo correio:
  - Por vale postal no valor da taxa a pagar (referindo nos documentos enviados que o pagamento foi feito por vale postal), ou
  - Por cheque em carta registada com valor declarado, juntamente com os documentos.

Enquadramento Legal

Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2008, de 21 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de Junho

Despacho nº 21994/99, de 16 de Novembro

Despacho n.º 14576/2000, de 19 de Julho

Despacho n.º 24 432/2006, de 28 de Novembro

Obtenção de CAM e CQM

Qualificação/Certificação de Motoristas

Para o exercício da profissão de motorista de determinados veículos pesados de transporte rodoviário de mercadorias, para além da carta de condução, é obrigatória também, a carta de qualificação (CQM), a qual é emitida mediante a apresentação do certificado de aptidão para motorista (CAM).

Requisitos

Condições necessárias para a obtenção do CAM:
Os motoristas que obtenham a carta de condução Categoria "C" após 9 de Setembro de 2009 (de veículos de mercadorias), estão obrigados à frequência e conclusão com aproveitamento de curso de formação (280h ou 140h) e, posteriormente submetidos a exame junto do IMTT.
O CAM é atribuído após realizado o exame com sucesso.

Os motoristas que tenham obtido a sua carta de condução Categoria "C" antes de 9 de Setembro de 2009 (de veículos de mercadorias) estão obrigados à frequência com aproveitamento de curso de formação contínua (35h). Posteriormente terão de requerer o CAM nos serviços descentralizados do IMTT.

O CAM e a CQM têm a validade de cinco anos, renovável.

A formação é obrigatória e integra as seguintes modalidades:

a) Qualificação inicial comum (FIC), com a duração mínima de 280 horas;
b) Qualificação inicial acelerada (FIA), com a duração mínima de 140 horas;
c) Formação contínua, com a duração mínima de 35 horas.

A formação contínua é obrigatória de 5 em 5 anos e permite:

a) A renovação do CAM;
b) A primeira obtenção do CAM, no caso de titulares de carta de condução das categorias C, C+E e subcategorias C1, C1+E, emitidas até 9 de Setembro de 2009.

Isenções

Ficam isentos da obrigatoriedade da posse de CAM e da CQM os motoristas dos seguintes veículos:

- Cuja velocidade máxima não ultrapasse os 45km/hora;
- Ao serviço ou, sob o controlo das Forças Armadas, das Forças de Segurança, do Bombeiros ou da Protecção Civil;
- Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção;
- Novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- Utilizados em situações de emergência ou afectos a emissões de salvamento;
- Utilizados nas aulas de condução automóvel, com vista à obtenção da carta de condução ou de CAM;
- Com lotação até 14 lugares, incluindo o condutor, utilizados para o transporte não comercial de bens, para fins privados;
- Com peso bruto até 7,500 kgs utilizados para o transporte não comercial de bens, para fins privados;
- Que transportem materiais ou equipamentos para o exercício da profissão do condutor, desde que a condução do veículo não seja a sua actividade principal.

pub

Os nossos serviços:

- Transporte Nacional
- Transporte Internacional
- Grupagens e cargas completas
- Transporte temperatura controlada (Frigoríficos preparados para o transporte de flores, e equipados com plataforma elevatória)
- Carga geral

"A QUALQUER HORA... EM QUALQUER PARTE..."

Frozen Express

Apartado 6036 - EC - Bairro Novo - 2701-801 Amadora - Portugal - Telf- 00351 214065274 - Fax- 00351 214950645
Paulo Rodrigues- 00351 917698042 - frozenexpress@netcabo.pt - www.frozenexpress.pt

Isenção de obrigação de frequência de formação inicial

Ficam isentos de obrigação de qualificação inicial os seguintes motoristas:
b) Titulares de carta de condução das categorias C, C+E e subcategorias C1, C1+E, emitidas até 9 de Setembro de 2009.
Estes motoristas devem obter a formação contínua e correspondentes CAM e CQM, obedecendo ao seguinte calendário:

- Até 10.09.2012, os motoristas que nesta data tenham idade não superior a 30 anos;
- Até 10.09.2013, os motoristas que nesta data tenham idade compreendida entre 31 e 40 anos;
- Até 10.09.2014, os motoristas que nesta data tenham idade compreendida entre 41 e 50 anos;
- Até 10.09.2016, os motoristas que nesta data tenham idade superior a 50 anos.

Pedido de inscrição em exame

Após a conclusão da formação inicial com aproveitamento, a entidade formadora efectuará a inscrição dos formandos para exame, junto do IMTT, mediante pagamento de taxa de Exame □ 80,00/ motorista
São admitidos a exame candidatos que tenham concluído a formação há menos de dois anos.

Dispensas parcial de formação e de exame

Motoristas que possuam capacidade profissional para o transporte rodoviário de mercadorias ou para o transporte rodoviário de passageiros em autocarro: Ficam dispensados da formação e exame das matérias comuns às duas formações.

Como obter o CAM

1. No caso de formação inicial, o CAM é emitido, quando concluído o exame, com sucesso.
2. No caso de formação contínua, deve requerer o certificado nos Serviços Regionais do IMTT apresentando os seguintes documentos:
Requerimento;
Certificado de frequência, com aproveitamento, da formação contínua;
Fotocópia do BI;
Fotocópia do cartão NIF.
Taxa: □ 30,00

Como obter a CQM

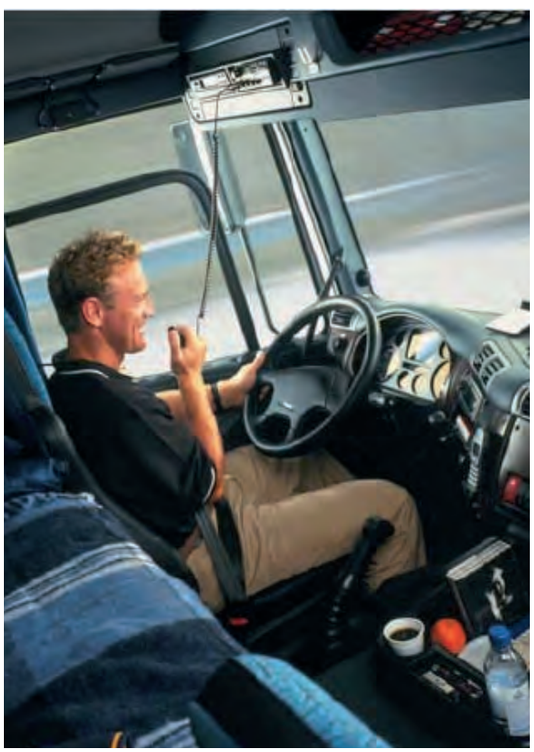
Na posse do CAM, o seu titular deve solicitar a emissão da CQM.
Os pedidos de emissão e de renovação da CQM são formalizados junto dos Serviços Regionais do IMTT, através de requerimento, devendo ser indicado o NIF do requerente.
Formulário Mod 13 IMTT
Taxa: □ 30,00

Enquadramento Legal

Directiva Europeia 2003/59/CE de 15 de Julho
Deliberação n.º 2369/2010, do Conselho Directivo do IMTT, publicada no Diário da República, 2ª série, de 20 de Dezembro
Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio
Portaria n.º 1200/2009, de 8 de Outubro
Deliberação n.º 3256/2009, do Conselho Directivo do IMTT, publicada no Diário da República, 2ª série, de 7 de Dezembro
Deliberação n.º 3257/2009, do Conselho Directivo do IMTT, publicada no Diário da República, 2ª série, de 7 de Dezembro
Despacho n.º 26482/2009, do Presidente do Conselho Directivo do IMTT, publicado no Diário da República, 2ª série, de 7 de Dezembro
Despacho n.º 27205/2009, do Presidente do Conselho Directivo do IMTT, publicado no Diário da República, 2ª série, de 18 de Dezembro

CAM
Formação
de Qualificação
Inicial e Contínua
para Motoristas
de Veículos
Pesados
carristur
portugal
Transporte Colectivo de Crianças • Ideias • Formação Contínua de Motoristas de Taxi • Dinamismo • Prevenção de Acidentes e Técnicas de Condução • Respeito • Condução Defensiva e Económica • Experiência • Formação em Tacógrafos • Pessoas • Electricidade Básica Automóvel • Excelência • Liderança e Gestão de Pessoas • Inovação • Relações Interpessoais • Qualidade • IMS: Interpersonal Managing Skills
Contactos para Inscrições ou mais informações:
formacao@carristur.pt • joao.ascensao@carris.pt • Telf: 213 613 187 • www.carristur.pt/formacao

Coimas por falta de Carta de Qualificação de Motoristas



O IMTT dirigiu cartas às Autoridades Rodoviárias de Espanha, da França e da Itália em que expressa a sua discordância pelo facto de as Autoridades Fiscalizadoras daqueles Estados Membros da União Europeia estarem a autuar motoristas portugueses por não serem portadores da Carta de Qualificação de Motoristas (CQM), de acordo com a alínea b) do nº 2 do artigo 8º da Directiva nº 2003/59/CE.

Com efeito, é entendimento do IMTT e com o qual a ANTP concorda que, de acordo com a referida Directiva, não podem os Estados Membros exigir que os motoristas não nacionais desses Estados-Membros, nomeadamente os portugueses, quando abrangidos pelo regime do nº 2 do artigo 8º da Directiva em causa, sejam portadores de CQM antes de 2015 ou 2016, consoante se trate, respectivamente, de motoristas das Categorias D1, D1+E, D, D+E e das Categorias C1, C1+E, C, C+E.

Ainda de acordo com a posição defendida pelo IMTT, os Estados-Membros só podem exigir a posse da CQM antes dos referidos anos de 2015 e 2016 aos motoristas seus nacionais e nas condições que tiverem transposto o regime da Directiva 2003/59/CE que, como qualquer Directiva só pode ser aplicada após transposição do seu teor e objectivos para as leis nacionais de cada Estado-Membro.

Em face de tudo quanto antecede, deverão as empresas considerar esta posição do IMTT e a defenderem-se com estes argumentos em caso de autuação ilegal pela exigência de posse, pelos motoristas portugueses, de CQM relativamente às categorias D1, D1+E, D, D+E e das Categorias C1, C1+E, C, C+E., antes de 2015 e 2016.

Revalidação da Carta de Condução

A legislação relativa às alterações nas idades em que a revalidação da carta de condução é obrigatória foi publicada através do Decreto-Lei n.º 45/2005, de 23 de Fevereiro de 2005, tendo entrado em vigor 90 dias depois, a 24 de Maio de 2005.

Para as cartas de condução emitidas antes de 24 de Maio de 2005, os novos prazos de validade começaram a ser aplicados a partir de Janeiro de 2008.

Assim, desde 1 de Janeiro de 2008, a carta de condução deve ser revalidada obrigatoriamente de acordo com as idades abaixo indicadas, para as diferentes categorias de veículos, e independentemente da data de validade que consta no documento:

1. Condutores de veículos das categorias A, B e B+E, e das subcategorias A1 e B1:
- Aos 50, 60, 65, 70 anos e, posteriormente, de dois em dois anos.

2. Condutores de veículos das categorias C e C+E, e das subcategorias C1 e C1+E:
- Aos 40, 45, 50, 55, 60, 65, 68 anos e, posteriormente, de dois em dois anos.

3. Condutores de veículos das categorias D e D+E, subcategorias D1 e D1+E e da categoria C+E, cujo peso bruto exceda 20.000 kg:
- Aos 40, 45, 50, 55 e 60 anos.

A revalidação da carta de condução deve ser feita durante os 6 meses que antecedem o dia em que o condutor completa a idade obrigatória – o documento não pode ser revalidado com mais de seis meses de antecedência.

Se o condutor deixar passar o prazo de revalidação, corre o risco de pagar uma coima por circular com a carta de condução caducada.

No caso do condutor não efectuar a revalidação da carta de condução dentro do prazo de dois anos após o seu termo de validade, terá que realizar um exame especial de condução.

Este exame consiste numa prova prática de condução, que pode ser realizada nos Centros de Exame do IMTT ou, a partir de 1 de Agosto de 2011, também em Centros de Exame Privados, em regime de autoproposi-tura – é o próprio condutor que apresenta o pedido de exame junto dos serviços do IMTT (dispensa a inscrição em escola de condução) – conforme a alínea a) do n.º 3 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 313/2009, de 27 de Outubro, ou perante os centros privados de exame - de acordo com o disposto no Despacho n.º 7652/2001, de 19 de Maio.

O candidato que reprove no exame especial de condu-ção pode requerer, por uma única vez, a sua repetição, junto do IMTT, no prazo de 30 dias úteis a contar da data de reprovação.
Caso o candidato reprove no segundo exame especial, deve requerer novo exame de condução, mas já mediante formação e proposta realizada através de uma Escola de Condução.

Toda esta informação, bem como a referente à docu-mentação e procedimentos necessários para revalida-ção da carta de condução, está disponível para consulta no site oficial do IMTT, em Condutores/Carta de Condução/Revalidação.

O site do IMTT apresenta igualmente um Simulador de Revalidação de Carta de Condução (por categoria da carta e data de nascimento do condutor) e Tabelas de Revalidação (por ano de nascimento do condutor), acessíveis em Simuladores/Revalidação de Carta.
Os condutores podem ainda esclarecer quaisquer dúvidas sobre esta matéria através do Serviço de Informações telefónico do IMTT – 808 50 20 20 (das 9:00 às 19:30).

Cancelamento Temporário de Matrículas de Veículos de Mercadorias

O Decreto Lei n.º 82/2011 vem permitir o cancelamento temporário de matrículas de veículos de transporte público de mercadorias.

Numa perspectiva de preocupação da actual situação económica e do impacto negativo que esta tem tido junto das empresas de transporte público de mercadorias, nomeadamente no pagamento de diversas licenças para ter os seus veículos em circulação.

Foi preocupação da ANTP, que quando há pouco trabalho ou alguns veículos ficam sem circular, poderá ser vantajoso cancelar temporariamente as suas matrículas. Desta forma, é colocado em prática o Ponto 7 do Memorando de Entendimento assinado aquando da Paralisação de Março de 2011.

Cancelamento temporário de matrículas de veículos de mercadorias

As empresas de transporte público de mercadorias podem pedir ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) o cancelamento temporário das matrículas dos veículos que estejam parados:

- por falta de trabalho – neste caso, o cancelamento temporário de matrícula é válido por dois anos, no máximo;
- à espera de resposta a uma candidatura aos incentivos para abate de veículos do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC).

As empresas ficam dispensadas de pagar a taxa de cancelamento da matrícula, bastando que entreguem ao IMTT:

- os documentos de identificação do veículo
- uma declaração do proprietário, ou de quem estiver na posse do veículo, a garantir que o veículo não irá circular enquanto a matrícula estiver cancelada.

Simplificar a reposição da matrícula

Para um veículo, cuja matrícula foi cancelada, voltar a circular, é necessário pedir ao IMTT para repor a matrícula.

Para facilitar este processo, a partir de agora deixa de ser necessário:

- fazer uma inspecção extraordinária ao veículo;
- pagar a taxa de reposição da matrícula.

Decreto-Lei n.º 82/2011

de 20 de Junho

O presente decreto-lei altera o Código da Estrada, permitindo o cancelamento temporário de matrículas para os veículos de transporte público rodoviário de mercadorias.

Esta medida surge na sequência da actual conjuntura económica e financeira internacional decorrente da crise internacional, a qual tem tido repercussões transversais ao nível nacional, com inevitável impacto negativo nas empresas do sector de transporte público rodoviário de mercadorias, as quais atravessam dificuldades que se reflectem na sua sustentabilidade.

Com esta medida pretende evitar -se que as empresas de transporte público rodoviário de mercadorias suportem determinados custos, como a taxa de cancelamento de matrícula, em caso de imobilização dos respectivos veículos nas situações específicas previstas no presente decreto -lei.

Assim, e em primeiro lugar, estas empresas podem solicitar o cancelamento temporário de matrícula dos veículos pesados de mercadorias junto do Instituto da Mobilidade 3584 Diário da República, 1.ª série — N.º 117 — 20 de Junho de 2011 e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), em duas situações: i) quando o veículo tenha sido objecto de candidatura a incentivo ao abate, no âmbito do Programa de Investimentos e Despesas de

Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), enquanto o respectivo processo se encontre pendente, e ii) quando, por falta de serviço, o veículo esteja imobilizado.
Em segundo lugar, em ambos os casos referidos prevê-se a isenção do pagamento da taxa de cancelamento de matrícula.
Em terceiro lugar, no caso de reposição de matrícula, estes veículos ficam igualmente isentos da inspecção extraordinária e da respectiva taxa de reposição da matrícula.
Assim:
Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto -lei aprova o regime de cancelamento temporário da matrícula dos automóveis pesados de mercadorias afectos ao transporte público.

Artigo 2.º

Aditamento ao Código da Estrada

É aditado ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, e alterado pelos Decretos-Leis n.os 214/96, de 20 de Novembro, 2/98, de 3 de Janeiro, e 265 -A/2001, de 28 de Setembro, pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, pelos Decretos -Leis n.os 44/2005, de 23 de Fevereiro, 113/2008, de 1 de Julho, e 113/2009, de 18 de Maio, e pelas Leis n.os 78/2009, de 13 de Agosto, e 46/2010, de 7 de Setembro, o artigo 119.º -A, com a seguinte redacção:

«Artigo 119.º -A

Cancelamento temporário de matrícula de veículos pesados de mercadorias afectos ao transporte público

1 — Pode ser temporariamente cancelada a matrícula de veículos de transporte público rodoviário de mercadorias, nas seguintes condições:

a) Quando o veículo tenha sido objecto de candidatura a incentivo ao abate, no âmbito do Programa de Investimentos e Despesas de desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), enquanto o respectivo processo se encontre pendente;
b) Quando, por falta de serviço, o veículo esteja imobilizado.

2 — O cancelamento temporário a que se refere o número anterior é requerido nos serviços desconcentrados do IMTT, I. P., ficando sujeito à entrega:

a) Dos documentos de identificação do veículo; e
b) De declaração do proprietário ou legítimo possuidor em como o veículo não é submetido à circulação na via pública sem que seja reposta a matrícula.

3 — O cancelamento temporário a que se refere a alínea b) do n.º 1 tem a duração máxima de 24 meses.

4 — Os veículos objecto do presente artigo ficam isentos da taxa de cancelamento de matrícula, bem como, no caso de reposição de matrícula, da respectiva taxa e inspecção extraordinária, salvo os veículos abrangidos pela alínea a) do n.º 1 cujas candidaturas tenham sido rejeitadas por falta de cumprimento dos requisitos necessários.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente decreto -lei entra em vigor 15 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de Março de 2011. — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Emanuel Augusto dos Santos — Rui Carlos Pereira — José Manuel Santos de Magalhães — António Augusto da Ascenção Mendonça.

Promulgado em 6 de Junho de 2011.

Publique -se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 6 de Junho de 2011.

O Primeiro -Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

PERGUNTAS e respostas

Pode ser autorizada a transferência de concessões entre transportadores com licenças?

Sim, a transferência de concessões pode ser autorizada se for requerida pelos dois transportadores. Em caso de deferimento do pedido, os requerentes deverão proceder à transferência das concessões, por escritura pública, tornando-se efectiva a partir do momento em que a carreira começar a ser realizada pelo novo concessionário.

Qual a documentação necessária nos serviços internacionais isentos de autorização?

Os serviços ocasionais, isentos de autorização, são efectuados ao abrigo de uma folha de itinerário, da qual consta o tipo de serviço, o itinerário principal e/ou os transportadores envolvidos.

Se quiser efectuar transporte internacional de mercadorias por conta de outrem terei também de ter uma licença para o veículo?

Sim. Nesse caso terá de solicitar no IMTT uma cópia certificada de licença comunitária, que lhe permite o transporte de mercadorias dentro da União Europeia e do Espaço Económico Europeu.

Que tipo de autorizações bilaterais existem?

As autorizações dependem dos acordos que Portugal tenha concluído com os outros países, mas podem ser, em função da validade, por viagem ou anuais. Relativamente a países não-comunitários (também denominados países terceiros), estão a ser utilizadas autorizações bilaterais com Andorra, Bielo-Rússia, Casaquistão, Federação Russa, Marrocos, Quirguistão, Tunísia, Turquia e Ucrânia.

O que são autorizações CEMT?

Ao contrário das autorizações bilaterais, que são válidas apenas entre dois países, as autorizações CEMT são multilaterais, permitindo livremente o transporte de mercadorias dentro do território de todos os países que fazem parte da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes. Com o intuito de melhorar o meio ambiente, a CEMT estipulou regras de distribuição destas autorizações pelos países membros, em função do desempenho ambiental.

É exigível a carta de condução de pesados para obter a certificação de condutor de mercadorias perigosas?

Não. Se o candidato tiver apenas a carta de ligeiros e a certificação, poderá fazer o transporte de mercadorias perigosas em veículos ligeiros.

Que empresas estão obrigadas a nomear Conselheiro de Segurança?

As empresas cuja actividade inclua operações de transporte de mercadorias perigosas por estrada, ou operações de embalagem, de carga, de enchimento ou de descarga ligadas a esses transportes, devem nomear um ou vários conselheiros de segurança.

Para esclarecimentos adicionais consulte os serviços da ANTP

Os Seguros no Ramo dos Transportes Rodoviários de Mercadorias

Estando a nossa sociedade a passar por momentos alarmantes no que respeita à componente económica, a estrutura de seguros reflecte uma das principais áreas de preocupação na actividade dos associados da ANTP, quer pelo que representa na sua estrutura de custos, quer principalmente pela forma como são subscritas as coberturas tão necessárias ao bom funcionamento das empresas e principalmente neste âmbito tão específico, em que a qualidade da prestação de serviços e os recursos técnicos são fundamentais.
Tendo esta preocupação, a ANTP - Associação Nacional de Transportadores Portugueses e a Activisegur – Mediadora de Seguros celebraram um protocolo entre si com o objectivo de apresentar aos associados da ANTP um conjunto de soluções na área dos seguros, nomeadamente no que diz respeito ao Seguro de CMR, Automóvel e Acidentes de Trabalho.
Estas soluções são específicas para os Associados da ANTP e correspondem às suas necessidades, desta forma a Activisegur colocará à disposição dos Associados, os seus recursos, tanto técnicos quanto humanos, com uma vasta experiência e formação, na apresentação de programas de seguros especializados, principalmente no sector dos Transportes.

Estes profissionais analisarão e desenvolverão serviços nas áreas de controlo/colocação de riscos e tratamento de sinistros assim como um seguimento personalizado dos negócios que serão realizados.

A colocação dos riscos pela Activisegur realizar-se-á através de Seguradoras de primeira linha e solvência comprovada. O trabalho de selecção será efectuado com base nos seguintes critérios:
- Solvênci
- Especialização dos Seguradores por Área de Risco
- Competitividade de cada Seguradora nas condições de cobertura e preços

Com este protocolo, a ANTP e a Activisegur pretendem oferecer aos associados soluções de seguros que se ajustem às necessidades e realidades de cada transportador e optimize o enquadramento do risco seguro.

PUB

2 anos de ANTP

Vila do Rei foi o local escolhido para comemorar o 2º aniversário da ANTP (Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas). Situada no centro geodésico de Portugal, Vila de Rei, dis tingue-se pela sua excelente localização no plano nacional, estando num ponto central do país e muito próxima de grandes cidades, dispõe de fáceis acessos rodoviários. Entre as várias dezenas de convidados, esteve presente, o Secretário de Estado dos Transportes, Carlos Correia da Fonseca. Após o almoço comemorativo se guiram-se vários discursos perante uma plateia participativa e entusiasta.

Silvino Lopes

Silvino Lopes, presidente da ANTP, fez a abertura da sessão, mostrando toda a sua satisfação por estar a festejar o 2º aniversário da associação. A ANTP num curto espaço de tempo, ganhou reconhecimento e visibilidade tanto a nível nacional co mo além-fronteiras, conquistou a atenção e respeito por parte do Governo e alcançou alguns objectivos.

Durante o discurso, Silvino Lopes, recordou que a ANTP nos seus 2 anos de vida, estabeleceu parcerias com várias empresas que resultam em benefícios para transportadoras, nome adamente, com gasolineiras que facultam descontos no gasóleo e no AdBlue, parcerias com seguradoras, bancos, empresas formadoras, consultoria de gestão e com empresas de bolsas de cargas e camiões no intuito de reduzir os custos inerentes à actividade das empresas de transporte.

Silvino Lopes frisou o papel importante conquistado junto do Go verno, no que concerne à consolidação da lei da cabotagem, à lei das contra-ordenações, como também, firmou o incentivo por parte do Executivo para o abate de veículos pesados de mercadorias (as candidaturas abriram no dia 20 de A gosto), e ainda consolidou as ajudas de custo TIR.

O Presidente da associação, lembrou que a ANTP conseguiu junto do Governo, a aprovação de uma medida excepcional de isenção contributiva como incen tivo à criação de emprego, aplicável ao sector do transporte rodoviário internacional, no âmbito da segurança social.

Co mo forma de medida de apoio ao emprego, as entidades em pregadoras beneficiam agora da isenção contributiva para a segurança social relativas a ajudas de custo TIR prevista nos anexos às convenções colectivas de trabalho para o sector, referentes ao período máximo de 60 meses anteriores a 1 de Mar ço 2009.

Maria Irene Barata
Presidente da Câmara Municipal de Vila de Rei

Silvino Lopes

Silvino Lopes fez uma retrospectiva da ANTP, recordando que no Verão de 2008, ninguém fazia prever a criação desta associação.

O mal-estar económico e o descontentamento dos empresários transportadores perante os sucessivos aumentos do combustível, desencadearam um bloqueio que fez parar o país.

Homem de ambições firmes e de terminantes, Silvino Lopes tem sido um dos rostos marcantes.

No discurso lembrou que «há 2 anos não havia qualquer interacção entre os operadores do sector, isto é, não havia união en tre os transportadores», reforçando ainda que «o sector não é de divisões». Actualmente, a ANTP é um pilar importante junto das pequenas e médias empresas de transporte.

Segundo o Presidente da associação, a missão da ANTP sempre foi garantir às transportadoras, condições adequadas às ne cessidades e à realidade das em presas, conhecendo as carências e dificuldades transversais e específicas no sector e, des se modo, contribuir para a su a melhoria. A ANTP tem assistido, no seu curto espaço de vi da, ao crescimento exponencial do número de associados, con tando já com cerca de 1.000 membros.

O Presidente da ANTP terminou a sua intervenção com a frasechave, «nascemos há 2 anos, sa bemos perfeitamente donde vi emos, para onde vamos e o que queremos».

Maria Irene Barata

Maria Irene Barata, Presidente da Câmara Municipal de Vila de Rei desde 2006, mostrou-se muito orgulhosa e satisfeita pela es colha da cidade central de Por tugal, para realizar o evento da associação, «a presença da ANTP na nossa cidade, honra e dignifica o nosso concelho».

Para Maria Irene Barata, esta é uma oportunidade de divulgar a cidade e mostrar que estão bem servidos de infra-estruturas e vias rodoviárias que permitem um acesso rápido e seguro, de e para a cidade, «Vila de Rei es tá no centro geodésico de Portugal, estamos servidos de se guríssimas estradas, assim, é tão equidistante de Vila de Rei pa ra o associado da ANTP que está no Algarve, como para o as sociado que está no Norte, o que representa o sítio ideal. Estamos rodeados de IPs, ICs e duas concessões, o que leva Vila de Rei a ser uma zona favorável para o estabelecimento de novas empresas» afirmou.

António Lóios

António Lóios, Presidente da Assembleia-Geral da ANTP, foi um dos personagens neste evento, que, com a sua carismática personalidade directa e franca falou em

António Lóios

diversos temas pertinentes que afectam, em particular, a economia portuguesa e europeia.
Segundo António Lóios, a escolha de Vila de Rei para celebrar o 2º aniversário da ANTP, tem que ver com a centralidade geográfica desta cidade, como se de uma metáfora se tratasse, nem para a esquerda, nem para a direita, nem para cima, nem para baixo – mesmo no centro. E no meio do imbróglio económico-financeiro que vive Portugal, esta escolha parece, ironicamente sensata: escolher um ponto neutro para celebrar um aniversário e discutir alguns pontos pertinentes relativos ao sector dos transportes.

«Na ANTP não se fala de política, aquilo que se fala é a pura da verdade em cima da mesa»

Agradeceu a presença de todos os convidados, destacando os órgãos de comunicação social, co mo fonte «extremamente importante naquilo que é a trans - crição da verdade para os leitores».

As Scuts e as Portagens na Europa

António Lóios fez uma viagem relâmpago pelas economias europeias, sobretudo, da Inglaterra, Alemanha, França, Itália e, com foco especial, na economia grega, espanhola e portuguesa.
Sobre a Grécia lembrou a gravíssima situação económico-financeira que esta atravessa, abordando a paralisação levada a cabo pelos camionistas e que provocou o caos: muitos supermercados deixaram de ter comida e 60% das gasolineiras não tinham combustível.
Enquanto na Espanha, com a crise em estandarte, o Ministério do Fomento quer cobrar portagens aos pesados de mercado-rias para circular nas "au to vias", que correspondem às Scut's em Portugal. São 10 cêntimos por quilómetro e os transportadores de mercadorias portugueses estão preocupados com a intenção do governo do país vizinho.
No panorama português, enquanto o Governo não decide a vançar com a data para a lamentável introdução de pagamento nas Scut's, que a ANTP tem insistentemente reivindicado, «as Scuts são uma condicionante da vida dos Portugueses». Entretanto, a associação tem vindo a reunir-se com a Galp, para encontrar soluções alternativas, devido ao elevado custo dos combustíveis, «o aumento constante do preço dos combustíveis tem vindo a causar um forte desagrado no sector dos transportes», rematou António Lóios.

Eurovinheta

O Presidente da Assembleia Geral da ANTP abordou também a questão da Eurovinheta que, para muitos ainda parece um bicho de sete-cabeças. O ter mo "Eurovinheta" é designado como o dístico que autoriza finana circulação na rede rodoviária de vários Estados-Membros.
A partir de 2012, a Directiva "Eurovinheta" 2006/38/CE será aplicada a todos os veículos com um peso compreendido entre as 3,5 e 12 toneladas. Esta directiva pretende criar um novo quadro comunitário, que permita a aplicação de tarifas da utilização das infra-estruturas rodoviárias, aumentando a eficácia do sistema de transportes rodoviários e assegurando o bom funcionamento do mercado interno.
Os Estados-Membros têm a pos sibilidade de diferenciar as portagens de acordo com o tipo de veículo, a classe de emissão (classificação "EURO"), o nível de danos causados às estradas, bem como o local, o período do dia e o nível de congestionamento.

Carlos Correia da Fonseca - Secretário

Deste modo, é possível utar contra os problemas provocados pelo congestionamento do tráfego, incluindo os danos cau sados no ambiente e na saúde com base nos princípios do "utilizador-pagador" e do "poluidor-pagador".

«A situação económico-finana ceira do país é dramática e temos de encontrar soluções para o futuro, temos que continuar a demonstrar junto do Governo a quilo que são os nossos anseios, desígnios e as nossas ansiedades.

«O transporte de mercadorias está para a economia como o sangue está para o corpo humano»

Temos que saber o ca minho que devemos trilhar para o sucesso das nossas empresas, em comunhão, sem dúvida nenhuma, com as autoridades locais, que são extremamente importantes para todo o nosso trabalho. Por outro lado, as câmaras municipais devem zelar pelas empresas e pelo desenvolvimento económico, social e financeiro de cada região».

António Lóios terminou, assim, o seu discurso reforçando o verdadeiro espírito da associação:

«na ANTP não se fala de política, aquilo que se fala é a pura da verdade em cima da mesa».

Secretário de Estado dos Transportes

O Secretário de Estado dos Trans portes, Carlos Correia da Fon seca foi o ilustre convidado neste encontro da ANTP, no seu 2º aniversário.

Abriu o seu discurso afirmando que se sentia «como um peixe na água», por estar entre pessoas que têm um tema em comum: os transportes; «é um grande prazer estar aqui convosco, porque tomei posse deste cargo espinhoso, quando o trans porte de mercadorias era u ma grande dor de cabeça - com dificuldades grandes no sector. No entanto, o facto de es tar aqui hoje presente, demonstra que temos vindo a desenvolver com a ANTP um trabalho altamente construtivo».

Carlos Correia da Fonseca, especialista no tema da mobilidade e dos transportes desde há várias décadas, de uma forma pragmática evidenciou a imperiosidade em criar sinergias de co existência entre o transporte ferroviário, marítimo e o transporte rodoviário. Lembrando que «o transporte rodoviário e ferroviário não podem ser adversários, ambos têm a sua particular importância e, em muitas situações, um acaba por complementar o outro».

O secretário de Estado dos transportes, referiu que «a taxa de crescimento do transporte de mercadorias é superior à taxa do crescimento do PIB, o que tem que ver com a globalização». Na verdade, quanto maior é a expansão e a globalização, maior é o volume de transporte.

«É o transporte de mercadorias que, leva as mercadorias das fábricas aos centros de consumo, sendo assim, sem o sis tema de transporte qualquer e conomia é inviável. O transporte rodoviário é fundamental no sector dos transportes».

Para Carlos Correia da Fonseca «O transporte de mercadorias está para a economia, assim como o sangue está para o corpo humano».

Texto sedido pela Revista STRADA
Ana Bela Nogueira

Fim da paralização

Governo chega a acordo com os Transportadores

Desde Junho de 2008 que não se voltará a ver uma paralisação tão evidente como a que se assistiu novamente durante estes dois dias.

Com início às 00h00 de segunda-feira, dia 14 de Março, a paralisação dos camionistas foi convocada pe la Associação de Transportadores de Terras, Inertes, Madeiras e Afins (ATTIMA), pela Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas (ANTP) e pela Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM).

A Paralisação Um pouco por todo o país, a paralisação dos camionistas foi notória, sendo que os principais piquetes estiveram centrados no Carregado e na Maia, onde inclusive chegaram a ocorrer alguns desacatos entre camionistas e as entida des policiais. Os profissionais do sector protestavam, principalmente, contra o elevado preço dos combustíveis e o fim das SCUT's.

Alguns sectores da economia nacional chegaram a anunciar a sua preocupação com a possibilidade de ruptura de stocks.

Aliás, foi confirmado que algumas dezenas de postos de combustíveis, sobretudo, na zona da Grande Lisboa chegaram a ficar chegaram a esgotar as reservas. Os hipermercados também recearam ser afectados com a paralisação, especialmente no que concerne os alimentos frescos.

O Acordo

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mendonça, e as associações das empresas trans portadoras estiveram reunidos no final do dia, 15 de Março, chegando a acordo, que inclui o fim da paralisação dos camionistas e novos compromissos.

A introdução de descontos no pagamento das portagens das SCUT's, foi uma das medidas acordadas. O Governo admite descontos até aos 25% durante o dia e de 10% durante o período nocturno. Por outro lado, a majoração dos custos com combustível para efeitos de IRC também recebeu a aprovação por parte do Executivo.

O Governo deverá ainda a provar uma proposta de lei de alteração ao Código do Imposto Único de Circulação (IUC) «de modo a contemplar o regime excepcional de cancelamento temporário de matrícula, caso o veículo se encontre imobilizado por falta de serviço, com a consequente isenção do pagamento do IUC, desde que os veículos te nham sido considerado aceites no âmbito do processo de incen tivo de abate previsto no PIDDAC/2010», afirmou o Ministro António Mendonça.

Texto sedido pela
Revista STRADA
Ana Bela Nogueira

Tacógrafo Digital

O tacógrafo digital ou aparelho de controlo é um equipamento destinado a ser instalado em veículos dedicados ao transporte rodoviário a fim de indicar, registar e memorizar, automática ou semi-automaticamente, dados relativos à condução desses veículos e aos tempos de trabalho e de repouso dos condutores.

O tacógrafo digital é um equipamento mais seguro e exacto do que o tacógrafo analógico, com aumento da segurança na manipulação e nos dados registados.

O sistema do tacógrafo digital permite, de uma forma fácil, comprovar se os motoristas e as empresas de transporte cumprem a legislação europeia sobre tempos de condução e de repouso dos condutores.

O tacógrafo digital também designado por unidade de veículo (UV) é um aparelho de registo com um mostrador digital, duas ranhuras para inserção de um ou dois cartões de condutor, uma impressora, e um sensor de movimentos ligado à caixa de velocidades.

Obrigação de Instalação de Tacógrafo Digital

O aparelho de controlo (tacógrafo digital) deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, matriculados em Portugal a partir do dia 1 de Maio de 2006, com excepção dos veículos enunciados no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março e no artigo 2.º da Portaria n.º 222/2008, 5 de Março.

Ficam ainda sujeitos à instalação de tacógrafo digital, os veículos afectos ao transporte rodoviário, com data de primeira matrícula posterior a 1 de Janeiro de 1996, cujo tacógrafo (analógico) sofra avaria ou mau funcionamento, irreparáveis, que implique a sua substituição.

Cartões Tacográficos

O cartão tacográfico é um cartão com um chip incorporado que comporta uma aplicação destinada à sua utilização com o aparelho de controlo e que permite determinar a identidade do titular, bem como a transferência e a memorização de dados.

Existem 4 tipos de cartões tacográficos:

Cartão de condutor
- este cartão tem carácter pessoal, contém a identificação do condutor e permite a memorização dos dados relativos às suas actividades;

Cartão de empresa
– cartão que identifica a empresa proprietária de um veículo equipado com aparelho de controlo e permite visualizar e descarregar/transferir ou imprimir os dados memorizados no aparelho de controlo;

Cartão de centro de ensaio (centro técnico)
– este cartão destina-se ao fabricante ou instalador de aparelhos de controlo e centros de ensaio, devidamente autorizados.

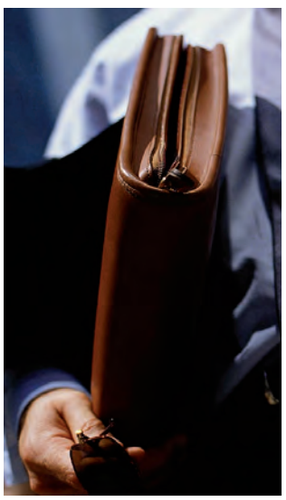
Permite o ensaio (instalação, calibração, e reparação) e/ou transferência de dados do aparelho de controlo;

Cartão de controlo
– cartão que identifica o organismo (ou a pessoa responsável) pelo controlo e fiscalização rodoviária e permite o acesso aos dados registados na memória do aparelho de controlo ou nos cartões de condutor, para leitura, impressão e/ou transferência dos dados.

pub

O Problema dos Créditos em Mora

Os problemas nos pagamentos das facturas são uma questão estrutural, mas agravam-se quando a situação económica está má. As medidas tomadas em termos de restrição à economia, caso do aumento dos impostos ou da redução do rendimento disponível, fazem com que os pagamentos a fornecedores sejam efectuados mais tarde.



Também a maioria das empresas não tem organização estruturada para lidar com o atraso sistemático e persistente no pagamento das facturas, e quando disponibiliza meios para tratar desse problema é, normalmente sacrificando outras actividades para as quais as empresas estão vocacionadas.

O recurso a empresas especializadas na gestão e recuperação de créditos é o passo certo na procura da solução mais eficaz do problema.

A LexOperandi é uma organização com vasta experiência na negociação extra-judicial, com uma equipa de gestores comerciais cujo profissionalismo e discrição garantem confidencialidade, cordialidade e respeito pelas entidades devedoras.

Temos razões para que confiem em nós!

- Porque a recuperação de créditos em mora é um processo complexo mas essencial para evitar perdas de negócio, garantimos que o relacionamento entre o nosso Cliente e o seu cliente/devedor não é perturbado;
- Porque a melhor solução para a recuperação de créditos em mora não é utilizar tácticas ou argumentos abusivos, utilizamos estratégias inovadoras com elevado grau de maturação assentes no profissionalismo e no rigor;
- Porque entendemos que a recuperação de créditos em mora não deve usar métodos de coação, seguimos um procedimento amigável e de índole comercial para que possa ter sucesso;
- Porque a actividade comercial do nosso Cliente não pode ser afectada pelos procedimentos inerentes à recuperação de créditos em mora, garantimos total empenho para que apenas se foque no seu Core Business;
- Porque o nosso Cliente tem o direito a estar informado sobre os procedimentos, a LexOperandi disponibiliza acesso on-line para que possa acompanhar as diversas fases do processo;

A LexOperandi e os seus Clientes – Uma relação de CONFIANÇA!

LexOperandi Recuperação de Crédito

LexOperandi, Lda. - (Delegação de Sintra)
Largo D.Maria II, 5-1º.E
2735-312 Agualva-Cacém
Tel. 210 992 067
comercial.sintra@lexoperandi.com

LISTAGEM de anunciantes

AS24 PRODUTOS PETROLÍFEROS, SA.
Estrada de Paço de Arcos, 28 - 1º C
2770-129 Paço de Arcos
Tel. 214 467 923 | Fax. 214 467 921
as24@pt.as24.com | www.as24.com
ver anúncio página 49

CARRISTUR - INOVAÇÃO EM TRANSPORTES URBANOS E REGIONAIS, SOC. UNIP., LDA.
Av. Dr. Augusto de Castro, Instalações da Carris - Cabo Ruivo
1950-082 Lisboa
Tel. 213 613 010
www.carristur.pt/formacao
ver anúncio página 35

FROZEN EXPRESS TRANSPORTES RODIVIÁRIOS,LDA.
Apartado 6036 - EC - Bairro Novo
2701-801 Amadora
Tel. 214 065 274 | Fax. 214 950 645
frozenexpress@netcabo.pt
www.frozenexpress.pt
ver anúncio página 33

FUCHS LUBRIFICANTES, UNIP., LDA.
Zona Industrial da Maia, 1
Sector 7, Rua E
4470-435 Moreira - Maia
Tel. 229 479 360 | Fax: 229 487 735
fuchs@fuchs.pt
www.fuchs.pt
ver anúncio página 29
Ver anúncio marcador

GALP ENERGIA, SA
Apartado 1081
1052-001 Lisboa
Tel. 707 508 408
galpfrota@galpenergia.com
www.galpenergia.com
ver anúncio página 12-13

IVECO PORTUGAL, SA
Quinta das Areias, Várzea
2601-504 Castanheira do Ribatejo
Tel. 263 200 300 | Fax. 263 276 466
rui-dias.alexandre@iveco.com
www.iveco.com
ver anúncio página 7

MAN TRUCK & BUS PORTUGAL, SOC. UNIP., LDA.
Alameda Fernão Lopes, 16 - 9º
1495-136 Algés
Tel. 214 200 320 | Fax. 214 200 329
luis.pereira@man.eu
www.mantruckandbus.pt
ver anúncio página 3

MASTERCARGO - TRANSPORTES UNIP., LDA.
Estrada Real, nº 91
Apartado 557 - Porto Alto
2135-104 Samora Correia
Tel. 263 653 676 | Fax. 263 653 677
geral@mastercargo.pt
www.mastercargo.pt
ver anúncio página 11

RETA - SERVIÇOS TÉCNICOS E RENTA-CARGO, SA.
Estrada Nacional 3, Km 20
Apartado 56
2584-955 Carregado
Tel. 263 858 942 | Fax. 263 858 949
www.retasocar.eu
ver anúncio página 41

ROBERT BOSH UNIPESSOAL, LDA.
Av. Dom Henrique, Lt. 2E - 3E
1800-220 Lisboa
Tel. 218 500 000 | Fax. 218 513 810
www.bosh-automotive-pt.com
ver anúncio contra capa