REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/695 DA COMISSÃO

de 2 de maio de 2022

que estabelece regras de aplicação da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à fórmula comum para o cálculo da classificação dos riscos das empresas de transporte

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho ([1]), nomeadamente o segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

(1) A aplicação eficaz e eficiente em termos de custos da legislação da União no domínio do transporte rodoviário reveste-se da maior importância para a melhoria da segurança rodoviária, das condições de trabalho dos condutores e da proteção social, bem como para garantir uma concorrência leal entre as empresas de transporte rodoviário.

(2) Os sistemas nacionais de classificação dos riscos introduzidos pelos Estados-Membros para melhor direcionar os controlos para as empresas com uma notação de risco elevada baseiam-se em diferentes métodos de cálculo nacionais. Esta situação compromete a comparabilidade e o intercâmbio de informações sobre as pontuações de risco no contexto da execução transfronteiriça.

(3) O artigo 9.º, n.º 1, segundo parágrafo, da Diretiva 2006/22/CE exige que a Comissão estabeleça, por meio de atos de execução, uma fórmula comum para calcular a classificação dos riscos das empresas.

(4) Ao estabelecer esta fórmula, a Comissão deve ter em conta todas as infrações suscetíveis de afetar a classificação dos riscos das empresas, o que inclui as infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]), às disposições nacionais de transposição da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]), além das infrações especificadas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]).

(5) Essa fórmula comum deve ter em conta o número, a gravidade e a frequência da ocorrência das infrações, bem como os resultados dos controlos no caso de não terem sido detetadas infrações e de a empresa de transporte rodoviário ter utilizado o tacógrafo inteligente nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014 em todos os seus veículos.

(6) A fórmula comum de cálculo da classificação dos riscos de uma empresa deverá contribuir significativamente para a harmonização das práticas de execução em toda a União, assegurando que todos os condutores e empresas de transporte sejam tratados em pé de igualdade em matéria de controlos e sanções ao abrigo das regras aplicáveis da União.

([1]) JO L 91 de 29.3.2019, p. 45.

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

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

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

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

(7) Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, este deve ser efetuado em conformidade com a legislação da União sobre a proteção dos dados pessoais e da privacidade, em particular o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) e, consoante for aplicável, a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]).

(8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A fórmula comum para o cálculo da classificação dos riscos das empresas de transportes e dos requisitos para a sua aplicação consta de anexo.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 2 de maio de 2022.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

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

([7]) Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37) .

ANEXO

FÓRMULA COMUM PARA O CÁLCULO DA CLASSIFICAÇÃO DOS RISCOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE E DOS REQUISITOS PARA A SUA APLICAÇÃO

1. A classificação dos riscos geral de uma empresa de transportes é calculada utilizando a seguinte fórmula comum:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

na qual:

R —	classificação dos riscos geral da empresa
n —	número de infrações de um determinado tipo por controlo individual (todos os tipos de controlos)
i —	controlo individual
v —	pontuação ponderada em função do tipo/gravidade da infração (MI/SI/VSI/MSI)
MSI —	infração de máxima gravidade
VSI —	infração muito grave
SI —	infração grave
MI —	infração menor
N —	número de veículos controlados no âmbito de um controlo individual
r —	número total de controlos na empresa
g —	ponderação para a utilização do tacógrafo inteligente nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014

2. Para efeitos de aplicação da fórmula comum devem ser utilizados os seguintes princípios e elementos:

3. O período durante o qual uma infração é contabilizada na fórmula é de dois anos.

4. Os operadores de transportes são classificados nas seguintes faixas de risco com base na sua pontuação:

   — operadores em relação aos quais não foram efetuados controlos (faixa cinzenta)

   — 0-100 pontos: operadores de baixo risco (faixa verde)

   — 101-200 pontos: operadores de risco médio (faixa laranja)

   — 201 pontos ou mais: operadores de alto risco (faixa vermelha)

5. A pontuação ponderada de um controlo individual («i») é calculada aplicando os seguintes fatores de ponderação («v») em função do tipo de infração:

   MI = 1

   SI = 10

   VSI = 30

   MSI = 90

6. A classificação dos riscos final das empresas deve ter em conta o número total de controlos efetuados («r») tanto na estrada como nas suas instalações, incluindo os controlos em que não foram detetadas infrações.

7. Os controlos em que não sejam detetadas infrações devem ser registados com zero pontos.

8. A pontuação ponderada de uma verificação individual deve ter em conta todos os veículos inspecionados («N»).

9. A data da infração tida em conta na fórmula comum é considerada a data em que a infração se tornou definitiva, ou seja, deixou de ser objeto de reexame. As infrações são contadas uma única vez na fórmula.

10. Se um controlo nas instalações de uma empresa de transportes determinar que toda a sua frota está equipada com um tacógrafo inteligente nos termos do capítulo II do Regulamento (UE) n.º 165/2014, a sua pontuação final será multiplicada por um fator de 0,9 («g»).