

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B**      ► **M4** **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 (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho ◀

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 102 de 11.4.2006, p. 35)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <b><u>M1</u></b>	Directiva 2009/4/CE da Comissão de 23 de Janeiro de 2009	L 21	39	24.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Directiva 2009/5/CE da Comissão de 30 de Janeiro de 2009	L 29	45	31.1.2009
► <b><u>M3</u></b>	Regulamento (UE) 2016/403 da Comissão de 18 de março de 2016	L 74	8	19.3.2016
► <b><u>M4</u></b>	Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de julho de 2020	L 249	49	31.7.2020

Retificada por:

► **C1** Retificação, JO L 256 de 29.9.2009, p. 38 (2009/5/CE)

▼ B

▼ M4

**DIRETIVA 2006/22/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**de 15 de Março de 2006**

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

▼ B

(Texto relevante para efeitos do EEE)

▼ M4

*Artigo 1.º*

**Objeto**

A presente diretiva estabelece as exigências mínimas para a execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 <sup>(1)</sup> e (UE) n.º 165/2014 <sup>(2)</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.

▼ B

*Artigo 2.º*

**Sistemas de controlo**

1. Os Estados-Membros organizarão um sistema de controlos adequados e periódicos para uma aplicação correcta e coerente, tal como referido no artigo 1.º, tanto na estrada como nas instalações das empresas de todas as categorias de transporte.

▼ M4

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

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

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

<sup>(3)</sup> Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

**▼B**

Cada Estado-Membro deve garantir a aplicação de uma estratégia nacional coerente no seu território. Para este efeito, os Estados-Membros podem designar um organismo de coordenação das acções empreendidas ao abrigo dos artigos 4.º e 6.º, do qual a Comissão e os restantes Estados-Membros serão informados.

2. Se tal não for ainda o caso, os Estados-Membros atribuirão aos funcionários encarregados dos controlos, até 1 de Maio de 2007, todos os poderes legais adequados para que possam desempenhar correctamente as funções de inspecção que lhes incumbem por força da presente directiva.

3. ►**M4** Cada Estado-Membro organiza os controlos de modo a que, pelo menos, 3% dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 sejam controlados. Durante os controlos na estrada, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor de transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade a fim de apresentar, antes do fim do controlo na estrada, qualquer dos elementos de prova que não se encontre a bordo do veículo, o que não prejudica a obrigação de o condutor assegurar a utilização correta do equipamento tacográfico.

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

Pelo menos 15 % do total de dias de trabalho controlados corresponderão a controlos na estrada, e pelo menos 30 % a controlos nas instalações das empresas. A partir de 1 de Janeiro de 2008, pelo menos 30 % do total de dias de trabalho controlados corresponderão a controlos na estrada, e pelo menos 50 % a controlos nas instalações das empresas.

**▼M4**

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

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

**▼B***Artigo 3.º***Estatísticas**

Os Estados-Membros assegurarão que as estatísticas recolhidas a partir dos controlos organizados de acordo com os n.ºs 1 e 3 do artigo 2.º sejam ventiladas segundo as seguintes categorias:

- a) No que respeita à fiscalização na estrada:
  - i) tipo de estrada, nomeadamente se se trata de uma auto-estrada, de uma estrada nacional ou de uma estrada secundária, e país de matrícula do veículo controlado, a fim de evitar qualquer discriminação;
  - ii) tipo de tacógrafo: analógico ou digital;
- b) No que respeita à fiscalização nas instalações:
  - i) tipo de actividade de transporte, nomeadamente se a actividade é internacional ou nacional, de passageiros ou de carga, por conta própria ou por conta de outrem;
  - ii) dimensão da frota da empresa;
  - iii) tipo de tacógrafo: analógico ou digital.

Estas estatísticas serão apresentadas bienalmente à Comissão e publicadas em relatório.

As autoridades competentes dos Estados-Membros inscreverão num registo os dados recolhidos no ano anterior.

As empresas responsáveis pelos condutores devem conservar, por um ano, os documentos, registos dos resultados e outros dados relevantes cedidos pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei relativamente aos controlos efectuados nas suas instalações e/ou aos controlos efectuados na estrada aos seus condutores.

**▼M4**

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

**▼B***Artigo 4.º***Controlos na estrada**

1. Os controlos na estrada deverão ser organizados em diferentes locais e a qualquer hora, e abrangerão uma fracção da rede rodoviária suficientemente extensa para dificultar a possibilidade de evitar os locais de controlo.
2. Os Estados-Membros assegurarão que:
  - a) Exista um número suficiente de pontos de controlo nas ou na proximidade das estradas existentes e projectadas e, se necessário, que as estações de serviço e outros locais seguros ao longo das auto-estradas possam funcionar como pontos de controlo;

**▼B**

- b) Os controlos sejam efectuados segundo um sistema de rotação aleatório que observe um equilíbrio geográfico adequado.
3. Os elementos a verificar nos controlos na estrada constam da parte A do anexo I. Se a situação o exigir, os controlos podem concentrar-se num elemento específico.
4. Sem prejuízo do n.º 2 do artigo 9.º, os controlos na estrada devem ser realizados sem discriminação. Os agentes responsáveis pela aplicação da lei não devem discriminar, concretamente, em razão de:
- a) País de matrícula do veículo;
  - b) País de residência do condutor;
  - c) País de estabelecimento da empresa;
  - d) Origem e destino da viagem;
  - e) Tipo de tacógrafo: analógico ou digital.
5. Os agentes responsáveis pela aplicação da lei devem dispor:
- a) De uma lista dos principais elementos a controlar, nos termos da parte A do anexo I;
  - b) Do equipamento normalizado de controlo referido no anexo II.
6. Caso os resultados de um controlo efectuado na estrada ao condutor de um veículo registado noutro Estado-Membro levem a supor que foram cometidas infracções não comprováveis pelo controlo devido à inexistência dos dados necessários, as autoridades competentes dos Estados-Membros em questão devem prestar-se assistência mútua no esclarecimento da situação.

**▼M4***Artigo 5.º***Controlos concertados**

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

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

**▼B***Artigo 6.º***Controlos nas instalações das empresas****▼M4**

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

**▼B**

2. Os controlos nas instalações abrangerão os elementos constantes das partes A e B do anexo I.
3. Os agentes responsáveis pela aplicação da lei devem dispor:
  - a) De uma lista dos principais elementos a controlar, de acordo com as partes A e B do anexo I;
  - b) Do equipamento normalizado de controlo referido no anexo II.
4. No decurso da fiscalização, os agentes responsáveis pela aplicação da lei num Estado-Membro terão em conta todas as informações prestadas pelo organismo de ligação designado de outro Estado-Membro, referido no n.º 1 do artigo 7.º, no que respeita às actividades da empresa nesse outro Estado-Membro.
5. Para efeitos dos n.ºs 1 a 4, os controlos efectuados pelas autoridades competentes nas suas próprias instalações, com base em documentos e/ou dados pertinentes apresentados pelas empresas a pedido daquelas autoridades, têm valor idêntico ao dos controlos efectuados nas instalações das empresas.

*Artigo 7.º***Ligação intracomunitária**

1. Cada Estado-Membro designará um organismo que terá as seguintes funções:
  - a) Assegurar a coordenação com os órgãos equivalentes dos outros Estados-Membros em questão para as acções efectuadas ao abrigo do artigo 5.º;

**▼M4**

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

**▼B**

- c) Assumir em primeira instância responsabilidade pela assistência às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, nos termos do n.º 6 do artigo 4.º;

**▼M4**

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

**▼B**

Este organismo estará representado no comité referido no n.º 1 do artigo 12.º

2. Os Estados-Membros notificarão a Comissão da designação desse organismo e a Comissão informará os demais Estados-Membros desse facto.

**▼M4**

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

▼ **M4***Artigo 8.º***Troca de informações**

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

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

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

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

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

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

3. O intercâmbio de informações previsto no presente artigo é efetuado através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI), criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>. No entanto, esta regra não se aplica às informações trocadas pelos Estados-Membros por consulta direta aos registos eletrónicos nacionais a que se refere o artigo 16.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>.

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

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).»

**▼B***Artigo 9.º***Sistema comum de classificação dos riscos****▼M4**

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

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

**▼B**

2. As empresas com uma classificação de risco elevado serão controladas com maior rigor e frequência. ►M4 ————— ◀

**▼M4**

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

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

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

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

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

**▼B***Artigo 10.º***Relatório**

Até 1 de Maio de 2009, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de análise das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros para as infracções graves.

**▼B***Artigo 11.º***Melhores práticas****▼M4**

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

Essas orientações serão publicadas num relatório bienal da Comissão.

**▼B**

2. Pelo menos uma vez por ano, os Estados-Membros estabelecerão programas conjuntos de formação sobre melhores práticas e facilitarão intercâmbios entre o pessoal do organismo de ligação intracomunitário e dos seus congéneres dos demais Estados-Membros.

**▼M4**

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

**▼B**

4. Os Estados-Membros assegurarão que os agentes encarregados dos controlos sejam formados adequadamente para o desempenho das suas funções.

**▼M4***Artigo 12.º***Procedimento de comité**

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

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

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

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

**▼M4***Artigo 13.º***Medidas de execução**

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

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

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

*Artigo 14.º***Negociações com países terceiros**

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

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

*Artigo 15.º***Atualização dos anexos**

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

*Artigo 15.º-A***Exercício da delegação**

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 2 de agosto de 2020. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

**▼M4**

3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.º 3, e no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>(1)</sup>.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º, n.º 3, e do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

**▼B***Artigo 16.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até 1 de Abril de 2007, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva e comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como o quadro de correspondência entre as disposições da presente directiva e as disposições de direito interno adoptadas.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

*Artigo 17.º***Revogação**

1. É revogada a Directiva 88/599/CEE.

2. As remissões para a directiva revogada devem ser entendidas como sendo feitas para a presente directiva.

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

**▼B**

*Artigo 18.º*

**Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor vinte dias após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 19.º*

**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

**▼B***ANEXO I*

## Parte A

**CONTROLOS NA ESTRADA**

Os controlos na estrada incidirão, em geral, sobre os seguintes elementos:

**▼M4**

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

**▼B**

3. Quando se justifique, velocidades instantâneas do veículo registadas pelo aparelho de controlo durante as últimas 24 horas, no máximo, de utilização do veículo;

**▼M4**

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

**▼M1**

5. Quando se justifique, e atendendo devidamente aos aspectos de segurança, verificação do aparelho de controlo a fim de determinar se foi instalado e/ou utilizado qualquer dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular ou alterar dados ou a interferir com a transferência eletrónica de dados entre os componentes do aparelho, ou que impeça o registo dos dados ou os altere antes da cifragem;

**▼M4**

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

**▼B**

## Parte B

**CONTROLOS EM INSTALAÇÕES DE EMPRESAS**

Para além dos elementos referidos na parte A, os controlos nas instalações de empresas incidirão sobre os seguintes elementos:

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

**▼ B**

1. Períodos semanais de descanso e tempos de condução entre esses períodos de descanso;
2. Limitação bissemanal dos tempos de condução;
3. Folhas de registo, dados da unidade-veículo e do cartão de condutor e respectivas folhas impressas;

**▼ M4**

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

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

**▼ B***ANEXO II***Equipamento normalizado a disponibilizar às unidades responsáveis pelos controlos**

Os Estados-Membros assegurarão a disponibilização do seguinte equipamento normalizado às unidades responsáveis pelos controlos que executam as tarefas definidas no anexo I:

1. Equipamento capaz de descarregar dados da unidade-veículo e do cartão de condutor a partir do tacógrafo digital e de ler e analisar dados e/ou transmitir factos detectados a uma base central para análise;
2. Equipamento de controlo das folhas do tacógrafo;

**▼ M1**

3. Equipamento de análise específico, dotado de *software* adequado, para verificar e confirmar a assinatura digital associada aos dados e *software* de análise capaz de estabelecer o perfil de velocidade do veículo previamente à inspeção do aparelho de controlo.

## ▼M3

## ANEXO III

## 1. Grupos de infrações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	GRAU DE GRAVIDADE (1)			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>A</b>	<b>Tripulação</b>					
A1	Artigo 5.º, n.º 1	Desrespeito da idade mínima dos cobradores			X	
<b>B</b>	<b>Tempos de condução</b>					
B1	Artigo 6.º, n.º 1	Tempo diário de condução de 9 h excedido sem autorização para alargamento a 10 h	9h < ... < 10h			X
B2			10h ≤ ... < 11h			X
B3			11h ≤ ...		X	
B4		Tempo diário de condução de 9 h excedido em 50 % ou mais, sem uma pausa ou um período de repouso de, pelo menos, 4,5 horas	13h30 ≤ ... e sem qualquer pausa/período de repouso	X		
B5		Tempo diário de condução alargado de 10 h excedido, no caso de o alargamento ter sido autorizado	10h < ... < 11h			X
B6			11h ≤ ... < 12h			X
B7			12h ≤ ...		X	
B8		Tempo diário de condução de 10 h excedido em 50 % ou mais, sem uma pausa ou um período de repouso de, pelo menos, 4,5 horas	15h ≤ ... e sem qualquer - pausa/período de repouso	X		
B9	Artigo 6.º, n.º 2	Tempo de condução semanal excedido	56h < ... < 60h			X
B10			60h ≤ ... < 65h			X
B11			65h ≤ ... < 70h		X	
B12		Tempo de condução semanal alargado excedido em 25 % ou mais	70h ≤ ...	X		
B13	Artigo 6.º, n.º 3	Tempo de condução total máximo em duas semanas consecutivas excedido	90h < ... < 100h			X
B14			100h ≤ ... < 105h			X
B15			105h ≤ ... < 112h30		X	
B16			Tempo de condução total máximo em duas semanas consecutivas excedido em 25 % ou mais	112h30 ≤ ...	X	

## ▼ M3

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	GRAU DE GRAVIDADE (¹)			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>C</b>	<b>Pausas</b>					
C1	Artigo 7.º	Tempo de condução ininterrupta de 4,5 horas antes de uma pausa excedido	4h30 < ... < 5h			X
C2			5h ≤ ... < 6h		X	
C3			6h ≤ ...	X		
<b>D</b>	<b>Períodos de repouso</b>					
D1	Artigo 8.º, n.º 2	Período de repouso diário insuficiente (menos de 11 h), sem autorização para um período de repouso diário reduzido	10h ≤ ... < 11h			X
D2			8h30 ≤ ... < 10h		X	
D3			... < 8h30	X		
D4		Período de repouso diário reduzido insuficiente (menos de 9h), se tiver sido autorizada a redução	8h ≤ ... < 9h			X
D5			7h ≤ ... < 8h		X	
D6			... < 7h	X		
D7		Período de repouso diário descontínuo insuficiente (menos de 3h + 9h)	3h + [8h ≤ ... < 9h]			X
D8			3h + [7h ≤ ... < 8h]		X	
D9			3h + [... < 7h]	X		
D10	Artigo 8.º, n.º 5	Período de repouso diário insuficiente (menos de 9 h) com tripulação múltipla	8h ≤ ... < 9h			X
D11			7h ≤ ... < 8h		X	
D12			... < 7h	X		
D13	Artigo 8.º, n.º 6	Período de repouso semanal reduzido insuficiente (menos de 24 h)	22h ≤ ... < 24h			X
D14			20h ≤ ... < 22h		X	
D15			... < 20h	X		
D16		Período de repouso semanal insuficiente (menos de 45 h), sem autorização para período de repouso semanal reduzido	42h ≤ ... < 45h			X
D17			36h ≤ ... < 42h		X	
D18			... < 36h	X		

## ▼M3

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	GRAU DE GRAVIDADE (¹)				
			MSI	VSI	SI	MI	
D19	Artigo 8.º, n.º 6	Seis períodos consecutivos de 24 horas após o período anterior de repouso semanal excedidos	... < 3h				X
D20			3h ≤ ... < 12h			X	
D21			12h ≤ ...		X		
<b>E</b>	<b>Derrogação à regra dos 12 dias</b>						
E1	Artigo 8.º, n.º 6-A	12 períodos de 24 horas consecutivos após o período anterior de repouso semanal excedidos	... < 3h				X
E2			3h ≤ ... < 12h			X	
E3			12h ≤ ...		X		
E4	Artigo 8.º, n.º 6-A, b), ii)	Período de repouso semanal gozado após 12 períodos de 24 horas consecutivos	65h < ... ≤ 67h			X	
E5			... ≤ 65h		X		
E6	Artigo 8.º, n.º 6-A, d)	Período de condução, entre as 22.00 h e as 6.00 h, de mais de 3 horas antes da pausa, se a condução do veículo não for assegurada por mais de um condutor	3h < ... < 4,5h			X	
E7			4,5h ≤ ...		X		
<b>F</b>	<b>Organização do trabalho</b>						
F1	Artigo 10.º, n.º 1	Associação da remuneração à distância percorrida ou ao volume de mercadorias transportadas			X		
F2	Artigo 10.º, n.º 2	Falta de organização ou organização inadequada do trabalho do condutor, instruções inadequadas ou ausência de instruções que permitam ao condutor cumprir a regulamentação			X		

(¹) MSI = Infração de máxima gravidade/VSI = Infração muito grave/SI = Infração grave/MI = Infração menor

## 2. Grupos de infrações ao Regulamento (CE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (¹) (Tacógrafo)

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	GRAU DE GRAVIDADE				
			MSI	VSI	SI	MI	
<b>G</b>	<b>Instalação de um tacógrafo</b>						
G1	Artigo 3.º, n.º 1, e artigo 22.º, n.º 2	Não está instalado nem é utilizado um tacógrafo homologado ( <i>por exemplo: falta de um tacógrafo que tenha sido instalado por instaladores, oficinas ou fabricantes de veículos aprovados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, utilização de um tacógrafo sem que os selos necessários tenham sido colocados ou substituídos por um instalador, oficina ou fabricante de veículos aprovado ou utilização de um tacógrafo sem a chapa da instalação</i> )	X				

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

## ▼ M3

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	GRAU DE GRAVIDADE			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>H</b>	<b>Utilização do tacógrafo, cartão de condutor ou folha de registo</b>					
H1	Artigo 23.º, n.º 1	Utilização de um tacógrafo não inspecionado por uma oficina aprovada		X		
H2	Artigo 27.º	Condutor titular e/ou utilizador de mais de um cartão de condutor		X		
H3		Condução com cartão de condutor falsificado ( <i>considerado condução sem cartão de condutor</i> )	X			
H4		Condução com um cartão de condutor de que o condutor não é titular ( <i>considerado condução sem cartão de condutor</i> )	X			
H5		Condução com cartão de condutor obtido com base em declarações falsas e/ou em documentos falsos ( <i>considerado condução sem cartão de condutor</i> )	X			
H6	Artigo 32.º, n.º 1	Mau funcionamento do tacógrafo ( <i>por exemplo: tacógrafo não devidamente inspecionado, calibrado e selado</i> )		X		
H7	Artigo 32.º, n.º 1, e artigo 33.º, n.º 1	Utilização indevida do tacógrafo ( <i>p. ex.: utilização indevida deliberada, voluntária ou imposta, falta de instruções sobre a utilização correta, etc.</i> )		X		
H8	Artigo 32.º, n.º 3	Utilização de dispositivo fraudulento capaz de alterar os registos do tacógrafo	X			
H9		Falsificação, ocultação, supressão ou destruição dos dados constantes das folhas de registo ou armazenados no tacógrafo e/ou no cartão de condutor	X			
H10	Artigo 33.º, n.º 2	Empresa não conserva as folhas de registo, as impressões ou os dados descarregados		X		
H11		Dados registados e arquivados não disponíveis pelo menos durante um ano		X		
H12	Artigo 34.º, n.º 1	Utilização incorreta de folhas de registo ou cartões de condutor		X		
H13		Retirada não autorizada de folhas de registo ou de cartões de condutor, com impacto no registo de dados importantes		X		
H14		Utilização de folhas de registo ou cartões de condutor por um período mais longo do que o previsto, com perda de dados		X		
H15	Artigo 34.º, n.º 2	Utilização de folhas de registo ou de cartões de condutor sujos ou danificados e com dados ilegíveis		X		
H16	Artigo 34.º, n.º 3	Não utilização da anotação manual, quando obrigatória		X		
H17	Artigo 34.º, n.º 4	Não utilização da folha de registo correta ou não inserção do cartão de condutor na ranhura certa (em caso de triplulação múltipla)			X	
H18	Artigo 34.º, n.º 5	Acionamento incorreto de dispositivo de comutação		X		

▼ **M3**

N.º	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRAÇÃO	GRAU DE GRAVIDADE			
			MSI	VSI	SI	MI
<b>I</b>	<b>Apresentação de elementos informativos</b>					
I1	Artigo 36.º	Recusa de sujeição a controlo		X		
I2	Artigo 36.º	Não apresentação dos registos do respeitantes ao dia em curso e aos 28 dias anteriores		X		
I3		Não apresentação dos registos do cartão de condutor, se o condutor for titular de tal cartão		X		
I4	Artigo 36.º	Não apresentação dos registos manuais e impressões respeitantes ao dia em curso e aos 28 dias anteriores		X		
I5	Artigo 36.º	Não apresentação do cartão de condutor, se o condutor for titular de um tal cartão		X		
<b>J</b>	<b>Mau funcionamento</b>					
J1	Artigo 37.º, n.º 1, e artigo 22.º, n.º 1	Tacógrafo não reparado por um instalador ou oficina aprovado		X		
J2	Artigo 37.º, n.º 2	Não anotação pelo condutor de todas as indicações relativas aos períodos não registados por motivo de avaria ou mau funcionamento do tacógrafo		X		