



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 19.7.2011  
COM(2011) 451 final

2011/0196 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2011) 947 final}

{SEC(2011) 948 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **1.1. Justificação e objectivos**

Os tacógrafos desempenham um papel crucial na verificação do cumprimento das regras sobre o tempo de condução e os períodos de repouso por parte dos condutores profissionais, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária, as condições de trabalho dos condutores e a concorrência leal entre as empresas de transportes rodoviários. Tornar a utilização dos tacógrafos menos onerosa é um dos principais elementos da estratégia da Comissão para integrar mais profundamente o mercado do transporte rodoviário de mercadorias e reforçar a segurança, eficiência e competitividade dos transportes rodoviários, tal como descrito no Livro Branco sobre os transportes, de 28 de Março de 2011<sup>1</sup>.

A UE regulamentou pela primeira vez a instalação e a utilização de tacógrafos em 1970. A legislação actualmente em vigor para os aparelhos de controlo é o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários<sup>2</sup>. O regulamento estabelece normas técnicas e regras sobre a utilização, homologação, instalação e inspecção de tacógrafos. Cria um conjunto de obrigações jurídicas para os fabricantes e as autoridades, mas também para as empresas de transportes e os condutores. Este regulamento já foi adaptado dez vezes ao progresso técnico através do procedimento de comitologia.

Actualmente, são utilizados dois tipos de tacógrafos por cerca de 900 000 empresas de transportes e 6 milhões de condutores. Para além do tacógrafo digital introduzido nos veículos matriculados após 1 de Maio de 2006, o tacógrafo analógico, introduzido em 1985, ainda é utilizado em veículos mais antigos.

A proposta em anexo visa alterar o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, com vista a melhorar o sistema tacográfico. Esta proposta é acompanhada por uma comunicação transmitida em paralelo ao Parlamento Europeu e ao Conselho, que descreve as acções necessárias para que as medidas apresentadas na proposta em anexo sejam plenamente eficazes ou para as complementar.

#### **1.2. Problemática**

Uma parte significativa dos veículos submetidos a controlos por parte dos agentes policiais nacionais ou de outros agentes da autoridade não cumpre as regras sociais. Cerca de um quarto destes veículos não cumpre as regras sobre tacógrafos. Existem, a cada instante, vários milhares de veículos pesados a circular na rede transeuropeia de transportes com um tacógrafo que foi manipulado ou com um cartão inválido. O incumprimento das obrigações relativas aos períodos de repouso mínimos resulta em fadiga dos condutores, o que está na origem de um aumento estimado do custo social dos acidentes de 2,8 mil milhões de euros por ano. Confere igualmente uma vantagem competitiva ilícita aos infractores, com efeitos negativos no funcionamento do mercado interno e repercussões graves para a saúde dos condutores.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>2</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

Além disso, é possível melhorar mais o modo como o tacógrafo (digital) auxilia o trabalho do condutor e promove a eficiência do transporte. Embora a introdução do tacógrafo digital tenha já reduzido substancialmente os encargos administrativos das várias partes interessadas, o custo anual da conformidade, que se estima ser aproximadamente de 2,7 mil milhões de euros, ainda é demasiado elevado.

Por conseguinte, a proposta visa uma aplicação mais eficaz das regras sociais e a redução de encargos administrativos desnecessários através do desenvolvimento dos aspectos técnicos do tacógrafo e do aumento da eficiência.

### **1.3. Coerência com outras políticas e objectivos da UE**

A proposta enquadra-se na política anunciada pela Comissão no seu Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»<sup>3</sup>. É expressamente mencionada no âmbito da Iniciativa 6 relativa ao transporte rodoviário de mercadorias.<sup>4</sup>

A proposta contribui ainda para a implementação do Plano de acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI)<sup>5</sup> e da Directiva 2010/40/UE, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.<sup>6</sup>

A proposta toma igualmente em consideração a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, em especial o direito ao respeito pela vida privada e familiar (art. 7.º), o direito à protecção de dados pessoais (art. 8.º), a liberdade de empresa (art. 16.º), os princípios da legalidade e da proporcionalidade dos delitos e das penas (art. 49.º) e o direito a não ser julgado ou punido penalmente mais do que uma vez pelo mesmo delito (art. 50.º).

## **2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

### **2.1. Consulta das partes interessadas**

A Comissão realizou uma consulta pública das partes interessadas, que decorreu entre Dezembro de 2009 e Março de 2010. Tendo em conta a natureza técnica do tema, a participação foi relativamente elevada: foram recebidos 73 contributos, a maioria de grande qualidade, de várias partes interessadas.

A maioria das partes interessadas queria que o tacógrafo digital fosse melhorado, mas não substituído por um tipo diferente de aparelho de controlo. Quase todas as partes interessadas consideravam que era necessário definir critérios harmonizados ao nível da UE para o aparelho de controlo. O processo de homologação do tacógrafo foi considerado satisfatório. Quase todas as partes interessadas referiram ainda que o nível de segurança deveria ser mantido ou até mesmo reforçado. Foram apresentadas várias ideias (posteriormente

---

<sup>3</sup> COM(2011)0144 final.

<sup>4</sup> Ver ponto 1.1 «Espaço único europeu dos transportes» do anexo I do Livro Branco, COM (2011) 0144 final.

<sup>5</sup> Comunicação da Comissão: Plano de acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa, [COM(2008)886], Domínio de acção 4.

<sup>6</sup> JO L 207 de 6.8.2010, p. 1-13.

examinadas na avaliação de impacto) para reduzir o custo do aparelho de controlo e/ou aproveitá-lo melhor - por exemplo, juntado o cartão de condutor e a carta de condução.

## **2.2. Obtenção e utilização de competências especializadas**

A Comissão tem mantido um contacto constante com os Estados-Membros e as partes interessadas através do comité criado ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho para todas as questões relacionadas com o aparelho de controlo. O comité reúne-se normalmente uma vez por ano. As principais partes interessadas participam neste comité na qualidade de observadores. São, entre outras, organizações de inspecção e policiais, bem como fabricantes. A Comissão lançou ainda uma série de iniciativas que serviram de base à proposta.

Uma extensa consulta com a duração de dois anos, que reuniu as principais partes interessadas, foi co-financiada pela Comissão.<sup>7</sup>

O Centro Comum de Investigação (JRC) avaliou a actual vulnerabilidade e verificabilidade do tacógrafo digital. O JRC informou também a Comissão sobre cenários técnicos para o desenvolvimento do tacógrafo digital.

O comité de diálogo social sectorial para os transportes rodoviários foi consultado em 26 de Maio de 2010. Em 8 de Julho de 2010, os parceiros sociais europeus emitiram uma declaração conjunta sobre a revisão do regulamento relativo ao tacógrafo digital, que foi tomada em consideração durante a elaboração da presente proposta.<sup>8</sup>

A fim elaborar a avaliação de impacto, o contratante externo estabeleceu um painel de peritos composto por representantes de associações de transportes rodoviários, sindicatos dos transportes rodoviários, autoridades responsáveis pela fiscalização do cumprimento da lei e pela homologação, autoridades responsáveis pela emissão de cartões, fabricantes de veículos e fabricantes de tacógrafos. O painel de peritos analisou os documentos elaborados pelo contratante e participou numa reunião de trabalho em que o projecto de relatório final do contratante foi analisado e discutido.

## **2.3. Avaliação de impacto**

As consultas às partes interessadas e os relatórios dos peritos sobre o tema permitiram à Comissão identificar um vasto conjunto de medidas susceptíveis de resolver os problemas detectados. Seguiu-se uma selecção prévia de possíveis medidas.

Depois, foram estabelecidos pacotes de políticas com alternativas viáveis para alcançar os objectivos. Eram necessários pacotes de políticas porque, em termos de segurança, a fiabilidade do sistema depende da segurança de muitos dos seus elementos e também porque eram necessários diferentes procedimentos legislativos (comitologia *versus* co-decisão). Os pacotes de políticas podem ser resumidos da forma seguinte:

O Pacote de Políticas 1 (PPI) é um pacote técnico que visa simplesmente melhorar o actual tacógrafo e inclui as seguintes medidas:

---

<sup>7</sup> Estudo SMART.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/employment\\_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903](http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903)

- Selos de melhor qualidade
- Melhor interface com os utilizadores
- Tecnologia criptográfica mais segura.

O Pacote de Políticas 2 (PP2) também é um pacote de medidas técnicas, mas iria alargar substancialmente as funcionalidades do tacógrafo digital, dando origem a um novo tipo de tacógrafo digital.

- Melhoria das funções do tacógrafo (registo automático e manual)
- Comunicação sem fios para os controlos de estrada
- Interface harmonizada com outras aplicações STI.

O Pacote de Políticas 3 (PP3) contempla apenas medidas não técnicas.

- Oficinas/centros de ensaio mais fiáveis
- Dificultar as fraudes com os cartões de condutor
- Melhor formação dos agentes de controlo
- Grau mínimo de harmonização das sanções
- Modernização das regras sobre a utilização.

O Pacote de Políticas 4 (PP4) é uma combinação de medidas técnicas e medidas de melhoria do sistema (PP2+PP3).

Do ponto de vista da eficácia, o PP4 é, de longe, o mais atractivo, dado ser aquele que oferece maiores probabilidades de concretização dos dois objectivos específicos. Contudo, a análise de coerência mostra que o PP4 é também aquele que implica maiores compromissos entre os impactos económicos e sociais positivos e os impactos orçamentais sobre as autoridades públicas. Em termos de coerência, o PP1 é o melhor. Por último, o PP4 é também o mais dispendioso em termos do investimento necessário, enquanto o PP1 é o mais económico e mais fácil de implementar, dado que pode ser adoptado sem recurso ao procedimento legislativo normal.

Tendo em consideração todos estes aspectos e na falta de uma análise custo-benefício completa, os efeitos positivos do PP4 parecem suplantar largamente os seus custos. Com efeito, o potencial de redução dos encargos administrativos do PP4 ascende a 515,5 milhões de euros, um valor muito superior ao do custo total da sua implementação integral. Pelo exposto, a análise realizada indica que o Pacote de Políticas 4 deve ser a opção preferida.

### **3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

#### **3.1. Síntese das medidas propostas**

As principais alterações contempladas na proposta de regulamento são as seguintes:

- Comunicação à distância a partir do tacógrafo para efeitos de controlo (artigo 5.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo): esta medida dará às autoridades de controlo algumas indicações básicas sobre o cumprimento antes de pararem o veículo para um controlo de estrada. As empresas cumpridoras evitarão controlos de estrada desnecessários e, deste modo, poderão beneficiar de uma nova redução dos encargos administrativos.
- Fusão das funcionalidades dos cartões de condutor e das cartas de condução (artigo 27.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo): ao integrar o cartão de condutor na carta de condução, esta medida reforçará a segurança do sistema, dado que os condutores estariam menos inclinados a utilizar a sua carta de condução em circunstâncias fraudulentas. Reduzirá também significativamente os encargos administrativos. Esta medida exige pequenas adaptações da Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006, relativa à carta de condução. A proposta correspondente está a ser elaborada paralelamente ao presente regulamento. A Comissão transmitirá essa proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho logo que possível.
- Registo automático da localização exacta através do GNSS (artigo 4.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo): esta disposição dará às autoridades de controlo mais informações para verificarem o cumprimento das disposições em matéria social. A utilização do registo automático também ajudará a reduzir os encargos administrativos.
- Assegurar a integração do tacógrafo digital nos sistemas de transporte inteligentes (STI) (artigo 6.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo): estando prevista uma interface harmonizada e normalizada para o tacógrafo, outras aplicações STI terão um acesso mais fácil aos dados registados e apresentados pelo tacógrafo digital.
- Reforçar a fiabilidade das oficinas (capítulo IV, em especial artigo 19.º, do futuro regulamento sobre o tacógrafo): o reforço do quadro legal de aprovação das oficinas, por exemplo com um sistema de auditorias periódicas e sem aviso prévio e de prevenção de conflitos de interesse, aumentará a fiabilidade das oficinas e reduzirá o risco de fraude e manipulação.
- Grau mínimo de harmonização das sanções (artigo 37.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo): esta harmonização mínima assegura que às infracções das regras sobre tacógrafos classificadas pela legislação da UE como «infracções muito graves»<sup>9</sup> <sup>10</sup> será aplicada a categoria mais elevada de sanções prevista na legislação nacional.
- Formação de agentes de controlo (artigo 35.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo): o regulamento exige que os Estados-Membros proporcionem uma

---

<sup>9</sup> Directiva 2009/5/CE da Comissão, de 30 de Janeiro de 2009, que altera o anexo III da Directiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, 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, JO L 29 de 31.1.2009, p. 45-50.

<sup>10</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009, 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, JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

formação adequada aos agentes encarregados da verificação dos aparelhos de controlo.

- Âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006<sup>11</sup> (artigo 2.º): esta medida destinada a isentar certos veículos da obrigação de utilizar o tacógrafo foi recomendada pelo Grupo de Alto Nível de Partes Interessadas Independentes sobre os Encargos Administrativos, presidido por Edmund Stoiber. Ajudará a reduzir os encargos administrativos sobretudo das PME.

A revisão do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho constitui igualmente uma oportunidade para modernizar e simplificar os textos, por exemplo fornecendo definições claras (artigo 2.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo), tornando o trabalho dos peritos mais eficiente com a inclusão de peritos de países não pertencentes à UE que utilizam o tacógrafo digital (artigo 41.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo) e introduzindo uma referência directa à legislação sobre protecção de dados (artigo 34.º do futuro regulamento sobre o tacógrafo).

### **3.2. Base jurídica**

A base jurídica desta proposta é a mesma do actual Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, ou seja, o artigo 91.º do TFUE.

### **3.3. Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, uma vez que a proposta não é da competência exclusiva da União Europeia.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelos motivos a seguir indicados. O transporte rodoviário tem uma natureza cada vez mais transnacional. O transporte rodoviário internacional de mercadorias representava cerca de um terço (ou 612 mil milhões de toneladas-quilómetros) do transporte rodoviário total de mercadorias na UE em 2006. As disposições em matéria social neste domínio encontram-se harmonizadas ao nível da UE através do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e, para verificar o cumprimento destas disposições, é necessário que os aparelhos de controlo sejam interoperáveis entre os Estados-Membros. Tendo em conta a natureza cada vez mais transnacional do transporte rodoviário de mercadorias na UE e a harmonização das disposições em matéria social, seria contraproducente voltar a regulamentar os aparelhos de controlo ao nível nacional.

### **3.4. Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelos motivos a seguir indicados.

O objectivo geral da proposta consiste na melhoria da eficiência e da eficácia do sistema tacográfico. As medidas propostas são proporcionadas para atingir esse objectivo, na medida em que resultarão numa redução dos encargos administrativos e dos custos associados à

---

<sup>11</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

utilização do tacógrafo pelos condutores, empresas e organismos de controlo. Não excedem o necessário para alcançar esse objectivo.

### **3.5. Escolha do instrumento**

Uma vez que a proposta altera um regulamento, o instrumento escolhido é também um regulamento. Por enquanto, é proposta apenas a revisão dos artigos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho e não dos seus anexos técnicos. Após a adopção deste regulamento modificativo, o texto legal, incluindo os anexos, será consolidado através de um procedimento de codificação.

### **3.6. Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide em matérias respeitantes ao EEE, pelo que o seu âmbito deve ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

## **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não tem incidências no orçamento da UE.

## **5. SIMPLIFICAÇÃO**

Esta iniciativa contribui para alcançar os objectivos de simplificação. Enquadra-se no Programa de acção para a redução dos encargos administrativos na União Europeia e dá seguimento às propostas apresentadas pelo Grupo de Alto Nível de Partes Interessadas Independentes sobre os Encargos Administrativos, presidido por Edmund Stoiber. Por conseguinte, a proposta prevê isenções nacionais, para certas empresas, da obrigação de utilização de um tacógrafo para distâncias até 100 km, tal como anunciado pela Comissão na sua Comunicação «Programa de acção para a redução dos encargos administrativos na União Europeia - Planos de redução sectoriais e acções para 2009»<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> COM(2009) 544 final.

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>13</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>14</sup>,

Após consulta da Autoridade Europeia para a Protecção de Dados,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O 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<sup>15</sup> estabelece disposições relativas à construção, instalação, utilização e ensaio de aparelhos de controlo. Este regulamento foi por várias vezes alterado de modo substancial e, a fim de assegurar uma maior clareza, importa simplificar e reestruturar as suas principais disposições.
- (2) A experiência revela que, para garantir a aplicação efectiva do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, certos elementos técnicos e procedimentos de controlo devem ser melhorados.

---

<sup>13</sup> JO C , p. .

<sup>14</sup> JO C , p. .

<sup>15</sup> JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

- (3) Certos veículos beneficiam de uma isenção às disposições 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, 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<sup>16</sup>. Por uma questão de coerência, deveria ser também possível isentar estes veículos da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.
- (4) A fim de assegurar a coerência entre as diferentes isenções previstas no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, bem como de reduzir os encargos administrativos sobre as empresas de transportes respeitando simultaneamente os objectivos do regulamento, é conveniente rever as distâncias máximas permissíveis estabelecidas no artigo 13.º, alíneas d), f) e p).
- (5) O registo dos dados relativos à localização facilita a verificação dos tempos de condução e dos períodos de repouso, com vista a detectar anomalias e fraudes. A utilização de um aparelho de controlo ligado a um sistema global de navegação por satélite é uma forma adequada e eficiente em termos de custos de registar automaticamente aqueles dados, a fim de auxiliar os agentes de controlo no desempenho das suas funções e, como tal, deve ser introduzida.
- (6) A 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 e que revoga a Directiva 88/599/CEE do Conselho<sup>17</sup> exige que os Estados-Membros realizem um número mínimo de controlos de estrada. A comunicação à distância entre o aparelho de controlo e as autoridades responsáveis pelo controlo rodoviário facilita a realização de controlos de estrada selectivos, o que permite reduzir os encargos administrativos das empresas de transportes decorrentes dos controlos aleatórios, e, como tal, deve ser introduzida.
- (7) Os sistemas de transporte inteligentes (STI) podem ajudar a vencer os desafios que se colocam à política europeia dos transportes, tais como o aumento do volume dos transportes rodoviários e dos congestionamentos e o crescente consumo de energia. Por conseguinte, os aparelhos de controlo devem estar equipados com interfaces normalizadas para assegurar a interoperabilidade com as aplicações STI.
- (8) A segurança do aparelho de controlo e do respectivo sistema é essencial para assegurar a produção de dados fidedignos. Os fabricantes devem, por conseguinte, conceber, testar e rever continuamente o aparelho de controlo ao longo do seu ciclo de vida, a fim de detectar, prevenir e minimizar vulnerabilidades ao nível da segurança.
- (9) Os ensaios de campo a aparelhos de controlo que ainda não foram homologados permitem que estes sejam testados em situações da vida real antes de serem introduzidos em larga escala, permitindo, deste modo, melhorias mais rápidas. Por conseguinte, deve ser permitida a realização de ensaios de campo, sob condição de a

---

<sup>16</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

<sup>17</sup> JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

participação nesses ensaios e o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 serem objecto de um acompanhamento e controlo efectivos.

- (10) Os instaladores e as oficinas/centros desempenham um importante papel na segurança dos aparelhos de controlo. Deste modo, é conveniente estabelecer certos requisitos mínimos para a sua aprovação e auditoria e para evitar conflitos de interesses entre as oficinas e as empresas de transportes.
- (11) A fim de assegurar um escrutínio e controlo mais eficazes dos cartões de condutor, bem como de facilitar a tarefa dos agentes de controlo, devem ser criados registos electrónicos nacionais e assegurada a interconexão dos mesmos.
- (12) Uma vez que as cartas de condução são menos vulneráveis à fraude e a utilizações abusivas do que os cartões de condutor, o sistema de aparelhos de controlo seria mais fiável e eficaz se estes cartões fossem, no futuro, incorporados nas cartas de condução. Esta medida reduziria igualmente os encargos administrativos impostos aos condutores, pois já não seriam obrigados a requerer, receber e deter dois documentos diferentes. Nesta conformidade, deve ser prevista uma alteração à Directiva 2006/126/CE.
- (13) Para reduzir os encargos administrativos impostos aos condutores e às empresas de transportes, deve ser esclarecido que não é necessário comprovar, por escrito, os períodos de repouso diários ou semanais. Para efeitos de controlo, os períodos durante os quais não foi registada qualquer actividade do condutor devem, por conseguinte, ser considerados períodos de repouso.
- (14) Os agentes de controlo enfrentam constantemente desafios resultantes das alterações introduzidas nos aparelhos de controlo e das novas técnicas de manipulação. A fim de assegurar um controlo mais eficaz e de melhorar a harmonização das abordagens ao controlo em toda a União, deve ser adoptada uma metodologia comum para a formação inicial e contínua dos agentes de controlo.
- (15) O registo de dados pelo aparelho de controlo, bem como o desenvolvimento de tecnologias de registo dos dados relativos à localização, a comunicação à distância e a interface com os sistemas de transporte inteligentes implicarão o tratamento de dados pessoais. A legislação da União sobre a protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, em especial 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 circulação desses dados<sup>18</sup> e a Directiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à protecção da privacidade no sector das comunicações electrónicas<sup>19</sup>, deve ser aplicada.
- (16) Com vista a assegurar uma concorrência leal no mercado interno dos transportes rodoviários e a transmitir uma mensagem clara aos condutores e às empresas de transportes, os Estados-Membros devem prever a categoria mais elevada de sanções para as infracções «muito graves» (tal como definidas na Directiva 2009/5/CE da

---

<sup>18</sup> JO L 281 de 23.11.1995, p. 31-50.

<sup>19</sup> JO L 201 de 31.7.2002, p. 37-47.

Comissão, de 30 de Janeiro de 2009, que altera o anexo III da Directiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, 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<sup>20</sup>), sem prejuízo do princípio da subsidiariedade.

- (17) Através das adaptações do Acordo europeu respeitante ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuem transportes rodoviários internacionais, assinado em Genebra em 1 de Julho de 1970, incluindo as suas seis alterações, depositado junto do Secretário-Geral das Nações Unidas (AETR), o uso do aparelho de controlo referido no anexo I (B) é obrigatório para veículos matriculados em países terceiros vizinhos. Uma vez que estes países são directamente afectados pelas alterações do aparelho de controlo introduzidas pelo presente regulamento, devem poder participar num diálogo sobre questões técnicas. Nesta conformidade, deve ser criado um Fórum do Tacógrafo.
- (18) A fim de responder à evolução técnica, deve ser delegado à Comissão o poder de adoptar actos, ao abrigo do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, relativamente à adaptação dos anexos I, I (B) e II ao progresso técnico e à inclusão no anexo I (B) das especificações técnicas necessárias para o registo automático dos dados relativos à localização, para viabilizar a comunicação à distância e para assegurar uma interface com sistemas de transporte inteligentes. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. A Comissão, na preparação e elaboração de actos delegados, deve assegurar uma transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (19) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento em matéria de ensaios de campo, intercâmbio electrónico de informações sobre cartões de condutor entre os Estados-Membros e formação dos agentes de controlo, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. As referidas competências devem ser exercidas em conformidade com as disposições do 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<sup>21</sup>.
- (20) Deve ser aplicado o procedimento consultivo para a adopção dos procedimentos a seguir na realização dos ensaios de campo e dos formulários a utilizar para monitorizar esses ensaios, bem como da metodologia para a formação inicial e contínua dos agentes de controlo.
- (21) O procedimento de exame deve ser aplicado para a adopção das especificações para o intercâmbio electrónico de informações sobre cartões de condutor entre os Estados-Membros.
- (22) O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.

---

<sup>20</sup> JO L 29 de 31.1.2009, p. 45-50.

<sup>21</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13-18.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho é alterado do seguinte modo:

1) Os artigos 1.º a 21.º são substituídos pelo seguinte texto:

**«CAPÍTULO I**

**Princípios e âmbito de aplicação**

*Artigo 1.º*

*Objecto e princípio*

O presente regulamento estabelece os requisitos de construção, instalação, utilização e ensaio dos aparelhos de controlo utilizados nos transportes rodoviários para controlar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, da Directiva 2002/15/CE<sup>22</sup> e da Directiva 92/6/CEE<sup>23</sup>.

O aparelho de controlo deve, no que se refere às condições de construção, instalação, utilização e ensaio, cumprir os requisitos do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

*Definições*

1. Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.
2. Para além das definições referidas no n.º 1, para efeitos do presente regulamento entende-se por:
  - (a) «aparelho de controlo», o equipamento destinado a ser instalado a bordo dos veículos rodoviários para visualizar, registar, imprimir, memorizar e apresentar automaticamente ou semiautomaticamente dados sobre a marcha desses veículos, assim como sobre certos períodos de trabalho dos respectivos condutores;
  - (b) «unidade-veículo», o aparelho de controlo, excluindo o sensor de movimentos e os cabos que o ligam. A unidade pode ser única ou consistir em diversas unidades distribuídas pelo veículo, desde que cumpra os requisitos de segurança do presente regulamento;

---

<sup>22</sup> JO L 80 de 23.3.2002, p. 35-39.

<sup>23</sup> JO L 57 de 2.3.1992, p. 27.

- (c) «sensor de movimentos», o componente do aparelho de controlo que emite um sinal representativo da velocidade do veículo e/ou da distância percorrida;
- (d) «cartão tacográfico», um cartão inteligente destinado a ser utilizado com o aparelho de controlo, que permite a identificação, por este, das funções do titular, bem como a transferência e a memorização de dados;
- (e) «folha de registo», uma folha concebida para receber e manter dados registados, a colocar no aparelho de controlo referido no anexo I e na qual os dispositivos de marcação deste registam continuamente os dados relevantes;
- (f) «cartão de condutor», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a um determinado condutor, que identifica o condutor e permite a memorização dos dados relativos às suas actividades;
- (g) «cartão de controlo», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro a uma autoridade nacional responsável pelo controlo, que identifica o organismo e, opcionalmente, o agente de controlo e permite o acesso aos dados registados na memória ou nos cartões de condutor, para leitura, impressão e/ou descarregamento;
- (h) «cartão de empresa», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro ao proprietário ou titular de um veículo equipado com aparelho de controlo, que identifica o proprietário ou titular e permite visualizar, descarregar e imprimir os dados que o proprietário ou titular memorizou no aparelho de controlo por ele bloqueado;
- (i) «cartão de oficina/centro de ensaio», um cartão tacográfico emitido pelas autoridades de um Estado-Membro ao fabricante ou instalador de um aparelho de controlo, ao fabricante do veículo ou à oficina, aprovados por esse Estado-Membro, que permite o ensaio, calibração e/ou descarregamento do aparelho de controlo;
- (j) «período de trabalho diário», o período que abrange o tempo de condução, todos os outros períodos de trabalho, os períodos de disponibilidade, pausas no trabalho e períodos de repouso não superiores a nove horas.

### *Artigo 3.º*

#### *Âmbito de aplicação*

1. O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, matriculados num Estado-Membro e que estejam abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.
2. Os Estados-Membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos referidos no artigo 13.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.
3. Os Estados-Membros podem, após autorização da Comissão, isentar da aplicação do presente regulamento os veículos afectos aos transportes referidos no artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

Os Estados-Membros podem isentar da aplicação do presente regulamento os veículos afectos aos transportes referidos no artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006; do facto informarão imediatamente a Comissão.

4. Os Estados-Membros podem, em conformidade com o presente regulamento, exigir para os transportes nacionais a instalação e a utilização de um aparelho de controlo em todos os veículos para os quais o n.º 1 não o exige.

## **CAPÍTULO II**

### **Aparelho de controlo inteligente**

#### *Artigo 4.º*

##### *Registo dos dados relativos à localização*

Os dados relativos à localização serão registados para permitir a identificação do local onde começou e terminou o período de trabalho diário. Para tal, os veículos colocados pela primeira vez em circulação [48 meses após a entrada em vigor do presente regulamento] estarão equipados com um aparelho de controlo ligado a um sistema global de navegação por satélite (GNSS).

A Comissão terá o poder de adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 39.º, no que respeita à inclusão no anexo I (B) das especificações técnicas detalhadas necessárias para permitir o tratamento dos dados relativos à localização recebidos do GNSS pelo aparelho de controlo.

#### *Artigo 5.º*

##### *Comunicação à distância para fins de controlo*

1. A fim de facilitar a realização de controlos de estrada selectivos pelas autoridades responsáveis pelo controlo, os aparelhos de controlo instalados em veículos colocados pela primeira vez em circulação [48 meses após a entrada em vigor do presente regulamento] deverão poder comunicar com as referidas autoridades enquanto o veículo estiver em movimento.
2. Só será estabelecida a comunicação com o aparelho de controlo quando tal for solicitado pelo equipamento das autoridades responsáveis pelo controlo. Serão tomadas as medidas de segurança necessárias para garantir a integridade dos dados e a autenticação do registo e do equipamento de controlo.
3. Durante a comunicação, apenas serão trocados os dados estritamente necessários para a realização de controlos de estrada selectivos. Não serão comunicados dados relativos à identidade do condutor, às actividades do condutor e à velocidade.
4. Os dados trocados apenas serão utilizados para fins de controlo do cumprimento do presente regulamento e do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e não serão transmitidos a entidades diferentes das autoridades responsáveis pelo controlo.

5. Os dados apenas poderão ser armazenados pelas autoridades responsáveis pelo controlo durante o controlo de estrada, devendo ser eliminados, o mais tardar, duas horas após a sua conclusão.
6. O proprietário ou titular do veículo será responsável por informar o condutor da possibilidade de comunicação à distância.
7. A autoridade responsável pelo controlo poderá decidir, com base nos dados trocados, realizar um controlo sobre o veículo e o aparelho de controlo.
8. A Comissão terá o poder de adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 39.º, no que respeita à inclusão no anexo I (B) das especificações técnicas detalhadas necessárias para permitir a comunicação à distância entre o aparelho de controlo e as autoridades responsáveis pelo controlo nos termos previstos no presente artigo.

#### *Artigo 6.º*

#### *Sistemas de transporte inteligentes*

1. O aparelho de controlo referido no anexo I (B) será interoperável com as aplicações dos sistemas de transporte inteligentes, tal como definidas no artigo 4.º da Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte<sup>24</sup>.
2. Para efeitos do n.º 1, os veículos colocados pela primeira vez em circulação [48 meses após a entrada em vigor do presente regulamento] disporão de um aparelho de controlo equipado com uma interface harmonizada que permita a utilização, pelas aplicações dos sistemas de transporte inteligentes, dos dados registados ou apresentados.
3. A Comissão terá o poder de adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 39.º, no que respeita à inclusão no anexo I (B) das especificações da interface, dos direitos de acesso e da lista dos dados a que é possível ter acesso.

## **CAPÍTULO III**

### **Homologação**

#### *Artigo 7.º*

#### *Pedidos de homologação*

1. Os fabricantes ou os seus mandatários devem apresentar o pedido de homologação UE de um modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico às autoridades de homologação designadas para esse efeito por cada Estado-Membro.

---

<sup>24</sup> JO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o nome e as informações de contacto das autoridades designadas nos termos do n.º 1. A Comissão publica a lista das autoridades de homologação designadas no seu sítio Web.
3. O pedido de homologação deve ser acompanhado das especificações adequadas e dos certificados referidos na secção VIII do anexo I (B). A Comissão nomeia avaliadores independentes, que emitirão o certificado de segurança.
4. Para o mesmo modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico, esse pedido só pode ser apresentado a um único Estado-Membro.

*Artigo 8.º*  
*Concessão da homologação*

Cada Estado-Membro concede a homologação UE a qualquer modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que cumpra os requisitos estabelecidos nos anexos I ou I (B), desde que esse Estado-Membro esteja em condições de verificar a conformidade da produção com o modelo homologado.

As alterações ou aditamentos a um modelo homologado devem ser objecto de uma homologação UE complementar por parte do Estado-Membro que tiver concedido a primeira homologação UE.

*Artigo 9.º*  
*Marca de homologação*

Os Estados-Membros atribuem ao requerente uma marca de homologação UE, conforme ao modelo estabelecido no anexo II, para cada modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que homologuem nos termos do artigo 8.º.

*Artigo 10.º*  
*Deferimento ou indeferimento do pedido*

As autoridades competentes do Estado-Membro ao qual tenha sido apresentado um pedido de homologação enviam às autoridades dos outros Estados-Membros, no prazo de um mês, uma cópia do certificado de homologação acompanhada de uma cópia das especificações pertinentes para cada modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que homologuem.

Caso indefiram o pedido de homologação, as autoridades competentes comunicam o facto às autoridades dos outros Estados-Membros, indicando os motivos justificativos da decisão.

*Artigo 11.º*  
*Conformidade do equipamento com o modelo homologado*

1. O Estado-Membro que tiver procedido à homologação UE, referida no artigo 8.º, se verificar que unidades-veículo, sensores de movimentos, folhas de registo ou cartões tacográficos portadores da marca de homologação UE por ele atribuída não estão em

conformidade com o modelo que homologou, toma as medidas necessárias para que seja assegurada a conformidade da produção com esse modelo. Essas medidas podem ir, se for caso disso, até à revogação da homologação UE.

2. O Estado-Membro que tiver concedido uma homologação UE revoga-a se a unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico que tiver sido objecto de homologação não estiver em conformidade com o presente regulamento ou apresentar, durante a utilização, um defeito de ordem geral que o torne impróprio para o fim a que se destina.
3. Se o Estado-Membro que tiver concedido uma homologação UE for informado por um outro Estado-Membro da existência de algum dos casos referidos nos n.ºs 1 e 2, toma, após consulta deste último, as medidas previstas nos referidos números, sob reserva da aplicação do n.º 5.
4. O Estado-Membro que verificar a existência de algum dos casos previstos no n.º 2, pode suspender a introdução no mercado e a utilização da unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico, até nova decisão. O mesmo se aplica nos casos previstos no n.º 1, em relação às unidades-veículo, sensores de movimentos, folhas de registo ou cartões tacográficos dispensados da primeira verificação UE, se o fabricante, após advertência, não os tiver posto em conformidade com o modelo aprovado ou com as exigências do presente regulamento.

Em qualquer caso, as autoridades competentes dos Estados-Membros informam-se mutuamente e informam a Comissão, no prazo de um mês, da revogação de uma homologação UE concedida e de outras medidas tomadas em conformidade com os n.ºs 1, 2, e 3, bem como dos motivos justificativos dessa medida.

5. Se o Estado-Membro que tiver procedido à homologação UE contestar a existência de qualquer dos casos previstos nos n.ºs 1 e 2 de que tiver sido informado, os Estados-Membros interessados esforçam-se por resolver o diferendo. A Comissão é regularmente informada sobre este assunto.

Quando, no prazo de quatro meses a contar da data da informação referida no n.º 3, as conversações entre os Estados-Membros não conduzirem a um acordo, a Comissão, após consulta dos peritos de todos os Estados-Membros e exame de todos os factores relevantes, por exemplo, de carácter económico e técnico, toma uma decisão no prazo de seis meses a contar do termo do referido prazo de quatro meses, a qual é notificada aos Estados-Membros em causa e simultaneamente aos outros Estados-Membros. A Comissão fixa, em cada caso, o prazo para o cumprimento da sua decisão.

#### *Artigo 12.º*

##### *Homologação de folhas de registo*

1. O requerente da homologação UE de um modelo de folha de registo indicará, no requerimento, o modelo ou modelos de aparelho de controlo referido no anexo I a que se destina essa folha e fornecerá, para fins de ensaio da folha, um aparelho adequado do modelo em causa.

2. As autoridades competentes de cada Estado-Membro indicam, no certificado de homologação do modelo da folha de registo, o modelo ou modelos do aparelho de controlo referido no anexo I com o qual esse modelo de folha poderá ser utilizado.

### *Artigo 13.º*

#### *Fundamentação das decisões de indeferimento*

Qualquer decisão que recuse ou revogue a homologação de um modelo de unidade-veículo, sensor de movimentos, folha de registo ou cartão tacográfico, tomada por força do disposto no presente regulamento, deve ser fundamentada de modo preciso. A decisão é comunicada ao interessado, com a indicação das vias de recurso admitidas pela legislação em vigor nos Estados-Membros e dos prazos em que esses recursos podem ser interpostos.

### *Artigo 14.º*

#### *Reconhecimento de aparelhos de controlo homologados*

Os Estados-Membros não podem recusar a matrícula ou proibir a circulação ou uso de veículos equipados com um aparelho de controlo por motivos relacionados com esse equipamento, se o aparelho apresentar a marca de homologação UE referida no artigo 9.º e a chapa de instalação referida no artigo 17.º, n.º 4.

### *Artigo 15.º*

#### *Segurança*

1. Durante a concepção, ensaio e revisão das unidades-veículo, sensores de movimentos e cartões tacográficos colocados em produção, os fabricantes procurarão detectar vulnerabilidades que surjam em todas as fases do ciclo de vida do produto, bem como prevenir ou minimizar a sua possível exploração.
2. Para tal, os fabricantes apresentarão os documentos adequados ao avaliador independente referido no artigo 7.º, n.º 3 para uma análise da vulnerabilidade.
3. Os avaliadores independentes realizarão ensaios de penetração nas unidades-veículo, sensores de movimentos e cartões tacográficos para verificar se as vulnerabilidades detectadas podem ser exploradas por pessoas que possuam conhecimentos no domínio público.

### *Artigo 16.º*

#### *Ensaio de campo*

1. Os Estados-Membros podem autorizar a submissão de aparelhos de controlo ainda não homologados a ensaios de campo. Os Estados-Membros reconhecem mutuamente as autorizações de ensaios de campo concedidas por outro Estado-Membro.
2. Os condutores e as empresas de transportes que participem num ensaio de campo cumprirão os requisitos do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Para demonstrar tal cumprimento, os condutores seguirão o procedimento estipulado no artigo 31.º, n.º 2.

3. A Comissão pode adoptar actos de execução para estabelecer os procedimentos a seguir na realização de ensaios de campo e os formulários a utilizar para monitorizar tais ensaios. Esses actos de execução são adoptados nos termos do procedimento consultivo referido no artigo 40.º, n.º 2.

## CAPÍTULO IV

### Instalação e inspecção

#### *Artigo 17.º*

##### *Instalação e reparação*

1. Só são autorizados a efectuar operações de instalação e de reparação do aparelho de controlo os instaladores ou oficinas aprovados para esse efeito pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, em conformidade com o artigo 19.º.
2. Os instaladores ou oficinas devem selar o aparelho de controlo depois de terem confirmado que está a funcionar correctamente e, em especial, que nenhum dispositivo pode manipular ou alterar os dados registados.
3. O instalador ou oficina aprovado deve apor uma marca especial nas selagens que efectuar e, além disso, introduzir os dados electrónicos de segurança que permitirão efectuar os controlos de autenticação dos aparelhos de controlo referidos no anexo I (B). As autoridades competentes de cada Estado-Membro mantêm um registo das marcas e dos dados electrónicos de segurança utilizados, bem como dos cartões de oficina ou instalador aprovado emitidos.
4. A conformidade da instalação do aparelho de controlo com as normas do presente regulamento é certificada pela chapa da instalação aposta nas condições previstas nos anexos I e I (B).
5. O selo apenas pode ser retirado pelos instaladores ou oficinas aprovados pelas autoridades competentes nos termos do n.º 1, pelos agentes de controlo ou nas circunstâncias descritas no anexo I, secção V, ponto 4 ou no anexo I (B), secção V, ponto 3.

#### *Artigo 18.º*

##### *Inspecções do aparelho de controlo*

O aparelho de controlo é submetido a inspecções periódicas realizadas por oficinas aprovadas. Devem ser efectuadas inspecções periódicas pelo menos de dois em dois anos.

As oficinas devem elaborar um relatório de inspecção nos casos em que tenha sido necessário corrigir irregularidades no funcionamento do aparelho de controlo, quer na sequência de uma inspecção periódica, quer de uma inspecção realizada a pedido da autoridade nacional competente. As oficinas devem manter uma lista de todos os relatórios de inspecção elaborados.

As oficinas devem conservar os relatórios de inspecção pelo período mínimo de dois anos a contar da data da sua elaboração. A pedido da autoridade competente, as oficinas devem disponibilizar os relatórios das inspecções e calibrações realizadas durante aquele período.

*Artigo 19.º*  
*Aprovação de instaladores e oficinas*

1. Os Estados-Membros aprovam, sujeitam a um controlo regular e certificam os instaladores e oficinas autorizados a realizar instalações, verificações, inspecções e reparações dos aparelhos de controlo.
2. Os Estados-Membros certificam-se de que os instaladores e as oficinas são competentes e fiáveis. Para tal, definem e publicam um conjunto de procedimentos nacionais claros e asseguram o cumprimento dos seguintes critérios mínimos:
  - (a) formação adequada do pessoal;
  - (b) disponibilidade do equipamento necessário para realizar os ensaios e operações relevantes;
  - (c) boa reputação dos instaladores e das oficinas.
3. Os instaladores ou oficinas aprovados são submetidos a auditorias nos seguintes termos:
  - (a) Os instaladores ou oficinas aprovados são submetidos a uma auditoria anual, que terá por objecto os procedimentos por eles aplicados durante o manuseamento do aparelho de controlo. A auditoria incidirá, em especial, nas medidas de segurança adoptadas e no manuseamento dos cartões de oficina.
  - (b) São igualmente realizadas auditorias técnicas sem aviso prévio a instaladores ou oficinas aprovados, tendo em vista o controlo das calibrações e instalações realizadas. Estes controlos abrangerão, pelo menos, 10 % das oficinas aprovadas por ano.
4. Os Estados-Membros adoptam as medidas adequadas para prevenir conflitos de interesse entre instaladores ou oficinas e empresas de transportes rodoviários. Em especial, se uma empresa de transportes exercer simultaneamente a actividade de instalador ou oficina aprovado, não estará autorizada a instalar e calibrar aparelhos de controlo nos seus próprios veículos.
5. As autoridades competentes dos Estados-Membros transmitem à Comissão a relação dos instaladores e oficinas aprovados e dos cartões a estes emitidos, bem como cópias das marcas e das informações necessárias relativas aos dados electrónicos de segurança utilizados. A Comissão publica a relação dos instaladores e oficinas aprovados no seu sítio Web.
6. Os Estados-Membros suspendem temporariamente ou revogam a aprovação dos instaladores e oficinas que não cumram as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento.

*Artigo 20.º*  
*Cartões de oficina/centro de ensaio*

1. A validade administrativa do cartão de oficina não pode ser superior a um ano.
2. Em caso de renovação, danificação, mau funcionamento, extravio, furto ou roubo do cartão de oficina, a autoridade fornece um cartão de substituição no prazo de cinco dias úteis após a recepção de um pedido circunstanciado nesse sentido. A autoridade de emissão mantém um registo dos cartões extraviados, furtados ou roubados, ou defeituosos.
3. Quando um Estado-Membro suspende ou revoga a aprovação de um instalador ou oficina nos termos do artigo 19.º, apreende igualmente os cartões de oficina a ele emitidos.
4. Os Estados-Membros tomam todas as providências necessárias para evitar qualquer risco de falsificação dos cartões de oficina distribuídos aos instaladores e oficinas aprovados.

## **CAPÍTULO V**

### **Cartões de condutor**

*Artigo 21.º*  
*Emissão dos cartões de condutor*

1. O cartão de condutor é emitido, a pedido do condutor, pela autoridade competente do Estado-Membro em que este tenha a sua residência normal. É emitido no prazo de um mês a contar da recepção do pedido pela autoridade competente.
2. Para efeitos do presente artigo, por «residência normal» entende-se o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais indicadores da ligação entre ela própria e o local onde vive. Todavia, no caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais e que, por esse facto, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados em dois ou mais Estados-Membros, considera-se que a residência normal se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, na condição de a referida pessoa aí regressar regularmente. Esta última condição não é exigida quando a pessoa em questão efectue uma estada num Estado-Membro para cumprimento de uma missão de duração determinada.
3. Os condutores podem comprovar o local de residência normal por qualquer meio, designadamente através do bilhete de identidade ou de qualquer outro documento válido. No caso de as autoridades competentes do Estado-Membro que emite o cartão de condutor terem dúvidas quanto à validade da declaração de residência normal, ou

para efeitos de certos controlos específicos, podem exigir outros elementos de informação ou provas suplementares.

4. As autoridades competentes do Estado-Membro de emissão adoptam as medidas adequadas para se certificarem de que o requerente ainda não é titular de um cartão de condutor válido e personalizarão o cartão de condutor em conformidade com as disposições do anexo I (B).
5. A validade administrativa do cartão de condutor não deve ser superior a cinco anos.
6. Um cartão de condutor válido não pode ser objecto de apreensão ou suspensão, salvo se a autoridade competente de um Estado-Membro verificar que foi falsificado ou que o condutor utiliza um cartão alheio ou obtido mediante declarações e/ou documentos falsos. Caso um cartão emitido por determinado Estado-Membro seja apreendido ou suspenso por outro Estado-Membro, este último remete-o às autoridades do Estado-Membro de emissão, indicando os motivos da sua restituição.
7. Os cartões de condutor apenas são emitidos a requerentes abrangidos pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 561/2006.
8. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para prevenir a falsificação dos cartões de condutor.

#### *Artigo 22.º*

##### *Utilização dos cartões de condutor*

1. O cartão de condutor é pessoal.
2. O condutor não pode ser titular de dois ou mais cartões de condutor válidos, estando autorizado a utilizar apenas o seu cartão de condutor personalizado. O condutor não pode utilizar um cartão de condutor defeituoso ou cuja validade tenha expirado.

#### *Artigo 23.º*

##### *Renovação dos cartões de condutor*

1. Sempre que pretenda renovar o seu cartão de condutor, o condutor deve dirigir o respectivo pedido às autoridades competentes do Estado-Membro da sua residência normal, o mais tardar 15 dias úteis antes da data de caducidade do cartão.
2. As autoridades do Estado-Membro em que o condutor tem a sua residência normal, caso sejam distintas das que emitiram o cartão e lhes seja pedido que renovem o cartão de condutor, informarão as autoridades que emitiram o antigo cartão das razões dessa renovação.
3. Em caso de pedido de renovação de um cartão que esteja prestes a caducar, a autoridade competente fornecerá um novo cartão antes da data de caducidade, desde que o pedido lhe tenha sido dirigido no prazo previsto no n.º 1.

#### *Artigo 24.º*

##### *Furto, roubo, extravio ou defeito dos cartões de condutor*

1. A autoridade de emissão mantém um registo dos cartões emitidos, furtados ou roubados, extraviados ou defeituosos, durante um período, pelo menos, correspondente ao da validade administrativa.
2. Se o cartão de condutor se danificar ou apresentar qualquer deficiência de funcionamento, o condutor deve devolvê-lo à autoridade competente do Estado-Membro da residência normal. O furto ou roubo do cartão de condutor deve ser comunicado formalmente às autoridades competentes do Estado em que o furto ou roubo ocorreu.
3. O extravio do cartão de condutor deve ser comunicado formalmente às autoridades competentes do Estado-Membro de emissão e às do Estado-Membro de residência normal, caso se trate de Estados distintos.
4. Em caso de danificação, mau funcionamento, extravio, furto ou roubo do cartão de condutor, o condutor deve pedir a sua substituição às autoridades competentes do Estado-Membro da residência normal, no prazo de sete dias. Estas autoridades fornecem um cartão de substituição no prazo de cinco dias úteis a contar da recepção de um pedido circunstanciado nesse sentido.
5. Nas circunstâncias previstas no n.º 4, o condutor pode continuar a conduzir sem o cartão por um período máximo de 15 dias, ou por um período maior se tal for necessário para que o veículo regresse à base, desde que possa justificar a impossibilidade de apresentar ou utilizar o seu cartão durante esse período.

#### *Artigo 25.º*

##### *Reconhecimento mútuo e troca de cartões de condutor*

1. Os cartões de condutor emitidos pelos Estados-Membros são por estes mutuamente reconhecidos.
2. Sempre que o condutor titular de um cartão válido emitido por um Estado-Membro fixe noutra Estado-Membro a sua residência normal, pode requerer a troca do seu cartão por outro cartão de condutor equivalente, competindo em tal caso ao Estado-Membro que efectuar a troca verificar se o cartão apresentado é ainda válido.
3. O Estado-Membro que proceder à troca acima referida devolve o antigo cartão às autoridades do Estado-Membro que o tiver emitido, indicando os motivos da sua restituição.
4. Sempre que um Estado-Membro substituir ou trocar um cartão de condutor, tal substituição ou troca, bem como qualquer substituição ou troca ulteriores, deve ser registada nesse Estado-Membro.

#### *Artigo 26.º*

##### *Intercâmbio electrónico de informações sobre cartões de condutor*

1. A fim de se certificarem de que o requerente ainda não é titular de um cartão de condutor válido, tal como referido no artigo 21.º, n.º 4, os Estados-Membros mantêm, por um período equivalente, pelo menos, ao período de validade

administrativa, registos electrónicos nacionais contendo as seguintes informações sobre os cartões de condutor:

- Nome e apelido do condutor
  - Data e local de nascimento do condutor
  - Número e país de emissão da carta de condução (se for o caso)
  - Situação do cartão de condutor.
2. A Comissão e os Estados-Membros adoptam todas as medidas necessárias para assegurar a interconexão e acessibilidade dos registos electrónicos em toda a União.
  3. Antes da emissão, renovação ou substituição de um cartão de condutor, os Estados-Membros verificam, mediante intercâmbio electrónico de dados, se o condutor ainda não é titular de outro cartão de condutor válido. Apenas são trocados os dados que forem estritamente necessários para esta verificação.
  4. Os agentes de controlo podem ter acesso ao registo electrónico para controlar a situação de um cartão de condutor.
  5. A Comissão adopta actos de execução destinados a estabelecer os procedimentos e especificações comuns necessários para a interconexão referida no n.º 2, incluindo o formato dos dados trocados, os procedimentos técnicos para a consulta electrónica dos registos electrónicos nacionais, os procedimentos de acesso e os mecanismos de segurança. Esses actos de execução são adoptados nos termos do procedimento de exame a que se refere o artigo 40.º, n.º 3.

#### *Artigo 27.º*

#### *Integração dos cartões de condutor nas cartas de condução*

Os cartões de condutor são emitidos em conformidade com as disposições do presente capítulo até 18 de Janeiro de 2018. A partir de 19 de Janeiro de 2018, os cartões de condutor são incorporados nas cartas de condução e emitidos, renovados, trocados e substituídos em conformidade com as disposições da Directiva 2006/126/CE.

## **CAPÍTULO VI**

### **Utilização do equipamento**

#### *Artigo 28.º*

#### *Utilização correcta do aparelho de controlo*

1. A empresa de transportes, o proprietário do veículo e os condutores devem velar pelo bom funcionamento e por uma utilização correcta do aparelho de controlo e do cartão de condutor, caso o condutor deva conduzir um veículo equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I (B).

2. É proibida a falsificação, ocultação, supressão ou destruição dos dados que figuram nas folhas de registo, dos dados armazenados no aparelho de controlo ou no cartão de condutor, bem como dos documentos impressos pelo aparelho de controlo referido no anexo I (B). São igualmente proibidas manipulações do aparelho de controlo, da folha de registo ou do cartão de condutor que possam resultar na falsificação, supressão ou destruição de registos e/ou documentos. No veículo não pode existir qualquer dispositivo que possa ser utilizado para efectuar tais manipulações.
3. Os veículos não podem estar equipados com mais do que um aparelho de controlo, salvo para fins de realização dos ensaios de campo referidos no artigo 16.º.
4. Os Estados-Membros proíbem a produção, distribuição, publicidade e/ou venda de dispositivos construídos para e/ou destinados à manipulação do aparelho de controlo.

#### *Artigo 29.º*

##### *Responsabilidade da empresa*

1. A empresa de transportes deve distribuir aos condutores dos veículos equipados com um aparelho de controlo referido no anexo I um número suficiente de folhas de registo, tendo em conta o carácter individual dessas folhas, a duração do serviço e a eventual necessidade de substituir as folhas danificadas ou as apreendidas por um agente de controlo. A empresa de transportes deve entregar aos condutores apenas folhas de modelo homologado, adequadas ao aparelho instalado no veículo.

Caso o veículo esteja equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I (B), a empresa de transportes e o condutor devem certificar-se de que, tendo em conta a duração do serviço, a impressão a pedido a que se refere o anexo I (B) possa ser correctamente efectuada em caso de controlo.

2. A empresa de transportes deve conservar as folhas de registo e impressões, sempre que estas últimas tiverem sido feitas em cumprimento do artigo 31.º, por ordem cronológica e de forma legível, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter cópias aos condutores interessados, caso estes o solicitem. A empresa de transportes deve remeter também aos condutores interessados que o solicitem cópias dos dados descarregados do cartão do condutor, bem como impressões dessas cópias. As folhas de registo, impressões e dados descarregados devem ser apresentados ou entregues, a pedido, aos agentes de controlo autorizados.
3. A empresa de transportes é responsável pelas infracções ao presente regulamento cometidas pelos seus condutores. Sem prejuízo do direito que lhes assiste de responsabilizar integralmente a empresa de transportes, os Estados-Membros poderão tomar em consideração factos que indiquem que a referida empresa não pode razoavelmente ser responsabilizada pela infracção cometida.

#### *Artigo 30.º*

##### *Utilização dos cartões de condutor e das folhas de registo*

1. Os condutores devem utilizar as folhas de registo ou os cartões de condutor sempre que conduzem, a partir do momento em que tomem o veículo a seu cargo. A folha de registo ou o cartão de condutor não podem ser retirados antes do fim do período de



trabalho diário, a menos que esta operação seja autorizada de outra forma. Nenhuma folha de registo ou cartão de condutor pode ser utilizado por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinado.

2. Os condutores devem proteger adequadamente as folhas de registo e os cartões de condutor e não devem utilizar folhas ou cartões sujos ou danificados.
3. Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, um condutor não possa utilizar o aparelho de controlo instalado no veículo, os períodos de tempo referidos no n.º 5, alínea b), subalíneas ii) e iii) devem:
  - a) ser inscritos na folha de registo manualmente, por registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar as folhas, se o veículo estiver equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I; ou
  - b) ser inscritos no cartão de condutor, utilizando a possibilidade de introdução manual oferecida pelo aparelho de controlo, se o veículo estiver equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I (B).

Para efeitos de controlo, os períodos de tempo para os quais não foi registada qualquer actividade são considerados períodos de repouso ou pausa. Os condutores que tenham estado afastados do veículo não são obrigados a registar os períodos de repouso diários e semanais.

4. Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I (B), cada um deles deve certificar-se de que o seu cartão de condutor foi inserido na ranhura adequada do aparelho de controlo.


Quando houver mais do que um condutor a bordo de um veículo equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I (B), os condutores devem alterar as folhas de registo tanto quanto necessário de forma a que a informação referida no anexo I, secção II, alíneas a), b) e c), seja registada na folha de registo do condutor que estiver a conduzir.

5. Os condutores devem:
  - a) certificar-se de que a marcação horária na folha corresponde à hora legal do país onde o veículo foi matriculado,
  - b) preocupar-se em accionar os dispositivos de comutação que permitem registar separada e distintamente os seguintes períodos:
    - i) Sob o símbolo : o tempo de condução,
    - ii) Sob o símbolo : «outro trabalho», entendido como qualquer actividade distinta da condução, tal como definida no artigo 3.º, alínea a), da Directiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>25</sup>, bem

---

<sup>25</sup> JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do sector dos transportes,

iii) Sob o símbolo : «disponibilidade», tal como definida no artigo 3.º, alínea b), da Directiva 2002/15/CE,

iv) Sob o símbolo : pausas ou repouso.

6. Cada condutor deve anotar na folha de registo as seguintes indicações:

- a) Nome e apelido, no início da utilização da folha;
- b) A data e o lugar do início e do fim da utilização da folha;
- c) Número da placa de matrícula do veículo a que o condutor está afecto, no início da primeira viagem registada na folha e, em seguida, em caso de mudança de veículo, durante a utilização da folha;
- d) Leitura do conta-quilómetros:
  - i) no início da primeira viagem registada na folha,
  - ii) no fim da última viagem registada na folha,
  - iii) em caso de mudança de veículo durante o dia de trabalho, a leitura no primeiro veículo a que o condutor esteve afecto e a leitura no veículo seguinte;
- e) Se for caso disso, a hora de mudança de veículo.

7. O condutor deve introduzir no aparelho de controlo referido no anexo I (B) o símbolo do país em que iniciou o seu dia de trabalho e o símbolo do país em que o terminou. Todavia, qualquer Estado-Membro pode impor aos condutores dos veículos que efectuem transportes internos no seu território que, ao símbolo do país, acrescentem outras especificações de carácter geográfico, desde que as tenha notificado à Comissão antes de 1 de Abril de 1998.

Se o aparelho de controlo registar automaticamente os dados relativos à localização em conformidade com o artigo, 4.º, o condutor não é obrigado a introduzir essas informações.

#### *Artigo 31.º*

##### *Cartões de condutor ou folhas de registo danificados*

1. No caso de se danificar uma folha que contenha registos ou um cartão de condutor, os condutores devem juntar a folha ou o cartão de condutor danificado à folha de reserva utilizada para o substituir.
2. Quando um cartão de condutor estiver danificado, funcionar mal, se tiver extraviado ou tiver sido furtado ou roubado, o condutor deve:

- a) imprimir, no início do seu percurso, os dados relativos ao veículo que conduz e indicar nessa impressão:
  - i) os dados que permitem a sua identificação (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo a sua assinatura;
  - ii) os períodos referidos no artigo 30.º, n.º 5, alínea b), subalíneas ii), iii) e iv);
- b) imprimir, no final do seu percurso, as informações relativas aos períodos de tempo registados pelo aparelho de controlo, registar quaisquer períodos de outro trabalho, de disponibilidade e de repouso desde a impressão feita no início do seu percurso, quando não registados pelo aparelho de controlo, e inscrever no documento dados que permitam a sua identificação (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo a sua assinatura.

### *Artigo 32.º*

#### *Registos que devem acompanhar o condutor*

1. Sempre que conduza um veículo equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I, o condutor deve poder apresentar, a pedido dos agentes de controlo:
  - i) as folhas de registo do dia em curso e as utilizadas pelo condutor nos 28 dias anteriores;
  - ii) o cartão de condutor, se o possuir; e
  - iii) qualquer registo manual e impressão efectuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006.
2. Sempre que conduza um veículo equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I (B), o condutor deve poder apresentar, a pedido dos agentes de controlo:
  - i) o seu cartão de condutor;
  - ii) qualquer registo manual e impressão efectuados durante o dia em curso e nos 28 dias anteriores, tal como previsto no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006;
  - iii) as folhas de registo correspondentes ao período referido na alínea ii), no caso de ter conduzido um veículo equipado com o aparelho de controlo referido no anexo I.
3. Os agentes autorizados para o efeito podem verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006 através da análise das folhas de registo ou dos dados, visualizados ou impressos, registados pelo aparelho de controlo ou pelo cartão de condutor ou, na falta destes meios, através da análise de qualquer outro documento comprovativo que permita justificar o incumprimento de quaisquer disposições, como as previstas nos artigos 24.º, n.º 2, e 33.º, n.º 2 do presente regulamento.

### *Artigo 33.º*

#### *Procedimento a seguir em caso de mau funcionamento do aparelho*

1. Em caso de avaria ou de funcionamento defeituoso do aparelho de controlo, a empresa de transportes deve, assim que as circunstâncias o permitam, fazê-lo reparar por instaladores ou oficinas aprovados.

A reparação deve ser efectuada no percurso, se o regresso às instalações da empresa não se puder efectuar no prazo de uma semana a partir do dia da avaria ou da verificação do funcionamento defeituoso.

Os Estados-Membros podem tomar medidas, no âmbito do disposto no artigo 37.º, no sentido de atribuir às autoridades competentes a faculdade de proibirem a utilização do veículo, nos casos em que a avaria ou o funcionamento defeituoso não sejam reparados nas condições acima previstas.

2. Durante o período de avaria ou de mau funcionamento do aparelho de controlo, os condutores devem anotar os elementos que permitem a sua identificação (nome, número do cartão de condutor ou da carta de condução), incluindo uma assinatura, bem como as informações relativas aos diferentes períodos de tempo que deixem de ser registados ou impressos correctamente pelo aparelho de controlo:
  - a) na(s) folha(s) de registo; ou
  - b) numa folha *ad hoc* a juntar à folha de registo ou ao cartão de condutor.

## **CAPÍTULO VII**

### **Protecção de dados, imposição do cumprimento e sanções**

#### *Artigo 34.º*

##### *Protecção de dados pessoais*

1. Os Estados-Membros certificam-se de que o tratamento de dados pessoais no contexto do presente regulamento é efectuado em conformidade com as Directivas 95/46/CE e 2002/58/CE e sob o controlo da autoridade pública independente do Estado-Membro referida no artigo 28.º da Directiva 95/46/CE.
2. Os Estados-Membros asseguram, em especial, a protecção dos dados pessoais no contexto:
  - da utilização de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) para o registo dos dados relativos à localização, tal como referido no artigo 4.º,
  - da utilização da comunicação à distância para efeitos de controlo, tal como referido no artigo 5.º,
  - da utilização de aparelhos de controlo com uma interface harmonizada, tal como referido no artigo 6.º,

- do intercâmbio electrónico de informações sobre os cartões de condutor, tal como referido no artigo 26.º,
  - da conservação de registos pelas empresas de transportes, tal como referido no artigo 29.º.
3. O aparelho de controlo referido no anexo I (B) é concebido de modo a assegurar a privacidade. Apenas são objecto de tratamento os dados estritamente necessários para os fins do tratamento.
  4. Os proprietários dos veículos e/ou empresas de transportes devem cumprir, quando for o caso, as disposições aplicáveis em matéria de protecção de dados pessoais.

#### *Artigo 35.º*

##### *Formação dos agentes de controlo*

1. Os Estados-Membros asseguram que os agentes de controlo recebem a formação adequada para a análise dos dados registados e o controlo do aparelho de controlo.
2. Os Estados-Membros informam a Comissão sobre os requisitos de formação aplicáveis aos agentes de controlo no prazo de [6 meses a contar da data de aplicação do presente regulamento].
3. A Comissão adopta decisões sobre a metodologia da formação inicial e contínua dos agentes de controlo, nomeadamente sobre as técnicas para seleccionar os alvos dos controlos e para detectar dispositivos de manipulação e fraudes. Esses actos de execução são adoptados nos termos do procedimento consultivo referido no artigo 40.º, n.º 2.

#### *Artigo 36.º*

##### *Assistência mútua*

Os Estados-Membros prestam-se assistência mútua tendo em vista a aplicação das disposições do presente regulamento e a verificação do seu cumprimento.

No âmbito desta assistência mútua, as autoridades competentes dos Estados-Membros, em especial, comunicam entre si com regularidade todas as informações disponíveis que digam respeito a infracções ao presente regulamento relacionadas com instaladores e oficinas e a qualquer sanção aplicada devido a tais infracções.

#### *Artigo 37.º*

##### *Sanções*

1. Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao presente regulamento e tomam as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não-discriminatórias. As oficinas que infringirem as disposições do presente regulamento estão sujeitas à revogação da sua aprovação e à apreensão do cartão de oficina.

2. Nenhuma infracção ao presente regulamento pode ser objecto de mais do que uma sanção ou procedimento.
3. Para as infracções muito graves, tal como definidas na Directiva 2009/5/CE, os Estados-Membros estabelecem as sanções da categoria mais elevada aplicável, nos seus territórios, a infracções à legislação do transporte rodoviário.
4. Os Estados-Membros notificam a Comissão destas medidas e das regras sobre penas e sanções até [data de aplicação do presente regulamento]. Informam também a Comissão de qualquer alteração posterior destas medidas.

## **CAPÍTULO VIII**

### **Disposições finais**

#### *Artigo 38.º*

#### *Adaptação ao progresso técnico*

A Comissão tem o poder de adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 39.º, para efeitos de adaptação dos anexos I, I (B) e II ao progresso técnico.

#### *Artigo 39.º*

#### *Exercício da delegação*

1. O poder de adoptar actos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida nos artigos 4.º, 5.º, 6.º e 38.º é concedida por um período de tempo indeterminado a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento].
3. A delegação de poderes referida nos artigos 4.º, 5.º, 6.º e 38.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. A decisão produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela indicada. Essa decisão em nada prejudica a validade de eventuais actos delegados já em vigor.
4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um acto delegado adoptado nos termos dos artigos 4.º, 5.º, 6.º e 38.º só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objecções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse período, estes últimos tiverem informado a Comissão de que não formularão objecções. Esse prazo é prorrogado por um período de [2 meses] por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 40.º*  
*Comité*

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité é um comité na acepção do Regulamento (UE) n.º182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o disposto no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento será encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer do comité, o seu Presidente assim o decidir, ou a maioria simples dos membros do comité assim o requerer.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o disposto no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento será encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer do comité, o seu Presidente assim o decidir, ou a maioria simples dos membros do comité assim o requerer.

*Artigo 41.º*  
*Fórum do Tacógrafo*

1. É criado o Fórum do Tacógrafo para apoiar o diálogo sobre questões técnicas relacionadas com os aparelhos de controlo entre peritos dos Estados-Membros e peritos de países terceiros que utilizem estes aparelhos ao abrigo do acordo europeu respeitante ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuem transportes rodoviários internacionais (AETR).
2. Os Estados-Membros designam um perito para o Fórum do Tacógrafo.
3. O Fórum do Tacógrafo está aberto a peritos de partes contratantes no AETR não pertencentes à UE que se mostrem interessadas em participar.
4. São convidados a participar no Fórum do Tacógrafo as partes interessadas, os representantes de fabricantes de veículos, os fabricantes de tacógrafos e os parceiros sociais.
5. O Fórum do Tacógrafo aprova o seu regulamento interno.
6. O Fórum do Tacógrafo reúne-se, no mínimo, uma vez por ano.

*Artigo 42.º*  
*Comunicação das medidas nacionais*

Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das disposições legislativas, regulamentares e administrativas que adoptarem nas matérias reguladas pelo presente

regulamento o mais tardar 30 dias após a data da respectiva adopção e pela primeira vez [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento].

»

2) O anexo I do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é alterado do seguinte modo:

- (a) No capítulo I (Definições), é suprimida a alínea b).
- (b) No capítulo III, alínea c), ponto 4.1, a referência ao «n.º 3, segundo parágrafo, alíneas b), c) e d) ao artigo 15.º do regulamento» é substituída por «artigo 30.º, n.º 5, segundo travessão, alíneas b), c) e d) do regulamento».
- (c) No capítulo III, alínea c), ponto 4.2, a referência ao «artigo 15.º do regulamento» é substituída por «artigo 30.º do regulamento».
- (d) No capítulo IV, alínea a), ponto 1, terceiro parágrafo, a referência ao «n.º 5 do artigo 15.º do regulamento» é substituída por «artigo 30.º, n.º 6, do regulamento».

3) O anexo I (B) do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é alterado do seguinte modo:

- (a) No capítulo I (Definições), são suprimidas as alíneas l), o), t), y), ee), kk), oo) e qq).
- (b) O capítulo VI é alterado do seguinte modo:
  - (1) No primeiro parágrafo, a referência ao «artigo 12.º, n.º 5, do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2135/98» é substituída por «artigo 24.º, n.º 5, do Regulamento (CEE) n.º 3821/85».
  - (2) É suprimida a secção 1 «Homologação de agentes e de centros/oficinas de instalação».
- (c) No capítulo VIII, ponto 271, a referência ao «artigo 5.º do presente regulamento» é substituída por uma referência ao «artigo 8.º do presente regulamento».

#### *Artigo 2.º*

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

A distância de «50 km» referida no artigo 13.º, n.º 1, alíneas d), f) e p) é substituída por «100 km».

#### *Artigo 3.º*

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

O presente regulamento produz efeitos a partir de [um ano após a sua entrada em vigor].

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*