

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

P8_TA(2019)0340

Tempos de condução diário e semanal, pausas mínimas e períodos de repouso e posicionamento por meio de tacógrafos *I**

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 4 de abril de 2019, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (COM(2017)0277 — C8-0167/2017 — 2017/0122(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(2021/C 116/12)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2017)0277),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0167/2017),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 18 de janeiro de 2018 ⁽¹⁾,
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de 1 de fevereiro de 2018 ⁽²⁾,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais (A8-0205/2018),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

P8_TC1-COD(2017)0122

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 4 de abril de 2019 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

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, n.º 1,

⁽¹⁾ JO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) As boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para a criação de um setor dos transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável **e não discriminatório, capaz de atrair trabalhadores qualificados**. Para facilitar este processo, é essencial que a regulamentação social da União no domínio dos transportes rodoviários seja clara, **proporcionada**, adequada à sua finalidade, fácil de aplicar e executar, e implementada de forma eficaz e coerente em toda a União. [Alt. 346]
- (2) Atendendo à avaliação da eficácia e eficiência da implementação do atual conjunto de disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, foram identificadas algumas lacunas ~~no~~ **na aplicação do** quadro jurídico existente. A regulamentação pouco clara ~~e inadequada~~ em matéria de repouso semanal, instalações de repouso, pausas no caso das tripulações múltiplas e a ausência de regulamentação sobre o regresso dos condutores ao seu domicílio **ou a outro local da sua escolha**, conduziu a interpretações e práticas de execução divergentes nos Estados-Membros. Vários Estados-Membros adotaram recentemente medidas unilaterais, aumentando ainda mais a insegurança jurídica e desigualdade de tratamento entre os condutores e operadores. **Por outro lado, os tempos máximos de condução por dia e por semana, tal como definidos no Regulamento (CE) n.º 561/2006, contribuem de forma eficaz para a melhoria das condições sociais dos condutores de transportes rodoviários e para a segurança rodoviária em geral, pelo que devem ser tomadas medidas para garantir que sejam respeitados**. [Alt. 347]
- (2-A) **A bem da segurança rodoviária e da aplicação da lei, todos os condutores devem estar plenamente cientes da regulamentação em matéria de tempos de condução e períodos de repouso, assim como da disponibilidade de instalações de repouso. Por conseguinte, os Estados-Membros devem procurar elaborar orientações que apresentem o presente regulamento de forma clara e simples, forneçam informações úteis sobre zonas de estacionamento e instalações de repouso e salientem a importância de combater a fadiga**. [Alt. 348]
- (2-B) **A bem da segurança rodoviária, as empresas de transporte devem ser incentivadas a adotar uma cultura de segurança que inclua políticas e procedimentos de segurança elaborados pelos quadros superiores, o compromisso de aplicar a política de segurança pelos quadros médios e a disponibilidade para cumprir as normas de segurança pelos trabalhadores. Deve ser dada claramente atenção aos problemas de segurança do transporte rodoviário, incluindo a fadiga, a responsabilidade, o planeamento da viagem, as escalas de serviço, a remuneração baseada no desempenho e a gestão «just-in-time»**. [Alt. 349]
- (3) A avaliação ex post do Regulamento (CE) n.º 561/2006, confirmou que a execução incoerente e ineficaz da regulamentação social da União se deveu principalmente a disposições pouco claras, à utilização ineficiente **e desigual** das ferramentas de controlo e à cooperação administrativa insuficiente entre os Estados-Membros, **o que provocou uma fragmentação do mercado interno europeu**. [Alt. 350]
- (4) Uma regulamentação clara, adequada e executada uniformemente é também crucial para atingir os objetivos de melhorar as condições de trabalho dos condutores e, em especial, assegurar uma concorrência sem distorções **e leal** entre os operadores, contribuindo para a segurança rodoviária de todos os utentes da estrada. [Alt. 351]

⁽¹⁾ JO C 197 de 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019.

⁽⁴⁾ 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)

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- (4-A) *Toda a regulamentação nacional aplicada ao transporte rodoviário deve ser proporcionada e justificada e não deve prejudicar ou tornar menos atrativo o exercício das liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado, como a livre circulação de mercadorias e a livre prestação de serviços, a fim de manter, ou até reforçar, a competitividade da União Europeia.* [Alt. 352]
- (4-B) *A fim de assegurar condições de concorrência equitativas a nível europeu no domínio dos transportes rodoviários, o presente regulamento deve aplicar-se a todos os veículos com mais de 2,4 toneladas que efetuam transportes internacionais.* [Alt. 353/rev]
- (5) Os atuais requisitos em matéria de pausas revelaram-se inadequados e pouco práticos para os condutores em equipa. Por conseguinte, é conveniente adaptar o requisito relativo ao registo das pausas à especificidade das operações de transporte efetuadas por condutores que conduzem em equipa.
- (5-A) *O transporte de mercadorias é substancialmente diferente do transporte de passageiros. Os condutores dos autocarros estão em contacto próximo com os passageiros e devem estar em posição de fazer pausas com maior flexibilidade e sem que tal prolongue os tempos de condução ou encurte os tempos de descanso e as pausas.* [Alt. 354]
- (6) Os condutores que efetuam operações de transporte internacional de longa distância passam longos períodos fora do seu domicílio. Os atuais requisitos relativos ao repouso semanal regular prolongam desnecessariamente esses períodos. É, pois, conveniente adaptar a disposição relativa ao período de repouso semanal regular de modo a que os condutores possam mais facilmente efetuar operações de transporte em conformidade com a regulamentação e chegar ao seu domicílio *ou a um destino da sua escolha* para gozarem um período de repouso semanal regular, bem como serem integralmente compensados por todos os períodos de repouso semanal reduzidos. É igualmente necessário prever que os operadores organizem o trabalho dos condutores de forma a que estes períodos fora do domicílio não sejam excessivamente longos. *Se um condutor optar por gozar o referido período de repouso em casa, a empresa de transporte deve garantir ao condutor os meios para o seu regresso.* [Alt. 355]
- (6-A) *Caso o trabalho de um condutor inclua previsivelmente atividades para o empregador que não as suas tarefas profissionais de condução, como a carga ou descarga, encontrar um lugar de estacionamento, fazer a manutenção do veículo, preparar o itinerário, etc., o tempo necessário para executar essas tarefas deve ser tido em conta na determinação do tempo de trabalho, da possibilidade de descanso adequado e da remuneração.* [Alt. 356]
- (6-B) *A fim de assegurar boas condições de trabalho aos condutores nos locais de carga e de descarga, os proprietários e os operadores dessas instalações devem proporcionar aos condutores o acesso a instalações sanitárias.* [Alt. 357]
- (6-C) *O rápido progresso tecnológico está a levar ao desenvolvimento de sistemas de condução autónoma com níveis crescentes de sofisticação. No futuro, esses sistemas poderão permitir uma utilização diferenciada de veículos que possam ser manobrados sem a intervenção de um condutor. Tal poderá conduzir a novas possibilidades operacionais, como os comboios de camiões. Por conseguinte, a legislação em vigor, incluindo a regulamentação sobre tempos de condução e períodos de repouso, terá de ser adaptada, pelo que é essencial existirem progressos ao nível do Grupo de Trabalho da UNECE. A Comissão deve apresentar um relatório que contenha uma avaliação da utilização dos sistemas de condução autónoma dos Estados-Membros, acompanhado, se necessário, de uma proposta legislativa que tenha em conta as vantagens das tecnologias de condução autónoma. O objetivo dessa legislação consiste em garantir a segurança rodoviária, condições de concorrência equitativas e condições de trabalho adequadas e, simultaneamente, permitir que a UE seja pioneira em tecnologias e práticas inovadoras.* [Alt. 358]
- (7) Existem diferenças entre os Estados-Membros relativamente à interpretação e implementação dos requisitos em matéria de repouso semanal, no que respeita ao local em que o repouso semanal deve ser gozado. *Para garantir boas condições de trabalho e a segurança dos condutores, é, por conseguinte, conveniente clarificar esse requisito, a fim de garantir que é fornecido aos condutores um alojamento de qualidade e adequado do ponto de vista do género, ou outro local escolhido pelo condutor e pago pelo empregador, para os seus períodos de repouso semanal regular, se estes forem gozados fora do domicílio. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de um número suficiente de zonas de estacionamento seguras e adaptadas às necessidades dos condutores.* [Alt. 359]

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- (7-A) *As zonas específicas de estacionamento devem dispor de todas as instalações necessárias para garantir boas condições de repouso, ou seja, instalações sanitárias, culinárias, de segurança e de outro tipo. [Alt. 360]*
- (7-B) *São essenciais instalações de repouso adequadas para melhorar as condições de trabalho dos condutores no setor e manter a segurança rodoviária. Uma vez que o repouso na cabina é uma característica do setor dos transportes e, em certos casos, desejável do ponto de vista do conforto e da adequação, os condutores devem ser autorizados a descansar no veículo se este estiver equipado com instalações de dormida adequadas. Por conseguinte, a criação de zonas específicas de estacionamento não deve ser impedida ou dificultada de forma desproporcionada pelos Estados-Membros. [Alt. 361]*
- (7-C) *As orientações revistas relativas à RTE-T preveem a criação de zonas de repouso nas autoestradas, aproximadamente de 100 em 100 km, a fim de disponibilizar aos utilizadores comerciais das estradas zonas de estacionamento com um nível adequado de segurança, pelo que os Estados-Membros devem ser encorajados a aplicar as orientações relativas à RTE-T e a fazer os investimentos necessários em zonas de estacionamento adequadas e devidamente adaptadas. [Alt. 362]*
- (7-D) *A fim de disponibilizar instalações de repouso de boa qualidade e a preços acessíveis, a Comissão e os Estados-Membros devem incentivar a criação de empresas de cariz social, comercial, público ou outro que se dediquem à exploração de zonas específicas de estacionamento. [Alt. 363]*
- (8) Os condutores são muitas vezes confrontados com circunstâncias imprevistas que tornam impossível chegar a um destino desejado de repouso semanal sem violar a regulamentação da União. É conveniente auxiliar os condutores a lidar com essas circunstâncias, permitindo-lhes chegar ao seu destino para gozarem um período de repouso semanal sem infringir os requisitos sobre tempos de condução máximos.
- (8-A) *São numerosas as operações de transporte rodoviário no interior da União que pressupõem o transporte por transbordador (ferry) ou por ferrovia durante uma parte do trajeto. Devem, pois, ser estabelecidas disposições claras e adequadas no que respeita aos períodos de repouso e de pausa para essas operações. [Alt. 364]*
- (9) Para reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e para reforçar ainda mais a eficácia e a eficiência da execução transfronteiras é fundamental estabelecer regras claras de cooperação administrativa regular entre os Estados-Membros.
- (9-A) *Para garantir uma aplicação eficaz, é essencial que as autoridades competentes possam, quando realizam controlos na estrada, certificar-se de que os tempos de condução e os períodos de repouso foram devidamente cumpridos no dia do controlo e nos 56 dias precedentes. [Alt. 365]*
- (9-B) *Deve ser disponibilizada informação aos condutores, a fim de garantir que as regras sejam claras, facilmente compreensíveis e passíveis de execução. Esse propósito deve ser alcançado através da coordenação da Comissão. Os condutores devem ainda receber informações sobre zonas de repouso e de estacionamento seguras para que possam planear melhor as suas viagens. Além disso, através da coordenação da Comissão, deve ser criada uma linha telefónica gratuita destinada a alertar os serviços de controlo, em caso de pressão indevida sobre os condutores, fraude ou comportamentos ilegais. [Alt. 366]*
- (9-C) *Nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, os Estados-Membros são obrigados a aplicar uma classificação comum das infrações ao avaliar a idoneidade. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para garantir que as normas nacionais em matéria de sanções aplicáveis em caso de infração ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 sejam aplicadas de forma eficaz, proporcional e dissuasora. São ainda necessárias outras medidas para garantir que todas as sanções aplicadas pelos Estados-Membros sejam não discriminatórias e proporcionais à gravidade da infração. [Alt. 367]*

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- (10) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (CE) n.º 561/2006, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para clarificar quaisquer disposições desse regulamento e estabelecer abordagens comuns sobre a sua aplicação e execução. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⁽⁵⁾.
- (11) Para reforçar a relação custo-eficácia da execução da regulamentação social, ~~deve explorar-se plenamente o potencial dos atuais e futuros sistemas tacográficos~~ **os atuais sistemas tacográficos inteligentes devem ser obrigatórios nos transportes internacionais**. Por conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo devem ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos, ~~em especial durante operações de transporte internacional~~. [Alt. 368]
- (11-A) **O rápido desenvolvimento das novas tecnologias e da digitalização em toda a economia da União e a necessidade de condições de concorrência equitativas nos transportes rodoviários internacionais tornam necessário encurtar o período transitório para a instalação do tacógrafo inteligente nos veículos matriculados. O tacógrafo inteligente contribuirá para a simplificação dos controlos, facilitando assim o trabalho das autoridades nacionais.** [Alt. 369]
- (11-B) **Tendo em conta o uso generalizado de telemóveis inteligentes e o desenvolvimento contínuo das suas funcionalidades, e tendo em vista a implantação do projeto Galileo, que oferece maiores oportunidades para a localização em tempo real, já disponível em muitos telemóveis, a Comissão deve explorar a possibilidade de desenvolver e certificar uma aplicação para telemóvel que ofereça as mesmas vantagens que o tacógrafo inteligente com os mesmos custos conexos.** [Alt. 370]
- (11-C) **A fim de garantir normas de saúde e de segurança adequadas para os condutores, é necessário criar ou melhorar zonas de estacionamento seguras, instalações sanitárias adequadas e alojamentos de qualidade. Deve existir uma rede suficiente de zonas de estacionamento na União.** [Alt. 371]
- (12) Os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾ devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade.
- (12-A) **Reconhece que o transporte de mercadorias é diferente do transporte de pessoas. Os condutores dos autocarros estão em contacto próximo com os passageiros e devem beneficiar de condições mais adequadas no quadro do presente regulamento, sem que tal prolongue os tempos de condução ou encurte os tempos de descanso e as pausas. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar se é possível adotar regras específicas neste setor, especialmente no que se refere aos serviços ocasionais, como definidos no artigo 2.º, n.º 1, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro.** [Alt. 372]

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

-1) Ao artigo 2.º, n.º 1, é aditado a seguinte alínea:**«-a-A) De mercadorias em operações internacionais de transporte em que a massa máxima autorizada dos veículos, incluindo reboques ou semirreboques, seja superior a 2,4 toneladas, ou»; [Alt. 373]**

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

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

«a-A) Veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão, **ou para a entrega de produtos que tenham sido fabricados de forma artesanal na empresa que emprega o condutor**, e que sejam utilizados apenas num raio de **150** km a partir da base da empresa e na condição de a condução do veículo não constituir a atividade principal do condutor;»; [Alt. 374]

1) No artigo 3.º, a seguinte alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) Veículos ou conjuntos de veículos utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;»;

1-A) Ao artigo 3.º é aditada a seguinte alínea:

«h-A) **Veículos comerciais ligeiros utilizados para o transporte de mercadorias, em que o transporte não é efetuado por conta de outrem ou por conta própria, mas por conta da empresa ou do condutor, se a condução não for a atividade principal da pessoa que conduz o veículo;»;** [Alt. 375]

2) Ao artigo 4.º, é aditada a seguinte alínea r):

«r) “Transporte não comercial”: qualquer transporte rodoviário, com exceção dos transportes por conta de outrem ou por conta própria, não remunerado e que não gera quaisquer receitas **ou rendimentos**;»; [Alt. 376]

2-A) Ao artigo 4.º é aditada a seguinte alínea:

«r-A) **“Domicílio”: a residência registada do condutor num Estado-Membro.**»; [Alt. 377]

2-B) No artigo 5.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A idade mínima dos **motoristas** é de 18 anos completos.»; [Alt. 378]

3) No artigo 6.º, n.º 5, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«O condutor deve registar como “outro trabalho” qualquer tempo descrito no artigo 4.º, alínea e), bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais fora do âmbito do presente regulamento; deve ainda registar quaisquer períodos de “disponibilidade”, tal como definidos no artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE, em conformidade com o artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este registo deve ser feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.»;

4) Ao artigo 7.º é aditado o seguinte terceiro parágrafo:

«O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode decidir efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo.»;

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

5) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

a) ~~No n.º 6, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:~~

~~«6. Em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos:~~

~~a) Quatro períodos de repouso semanal regular, ou~~

~~b) Dois períodos de repouso semanal regular de, pelo menos, 45 horas e dois períodos de repouso semanal reduzido de, pelo menos, 24 horas.~~

~~Para efeitos da alínea b), os períodos de repouso semanal reduzidos são compensados mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.»; [Alt. 379]~~

b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Qualquer período de repouso gozado a título de compensação de um período de repouso semanal reduzido ~~deve preceder ou seguir um~~ **ser ligado a** outro período de repouso regular semanal de, pelo menos, 45 horas.»; [Alt. 381]

c) São inseridos os seguintes números:

«8-A. Os períodos de repouso semanal regular e quaisquer repousos semanais de duração superior a 45 horas gozados, a título de compensação de um repouso semanal reduzido anterior, não devem ser gozados num veículo. Devem sê-lo num alojamento ~~apropriado~~ **de qualidade e adequado do ponto de vista do género, fora da cabine**, com instalações ~~de dormida e sanitárias~~ **sanitárias e de dormida** adequadas ~~para o condutor. Esse alojamento deve ser:~~ [Alt. 382]

a) Quer fornecido **pelo empregador** ou pago pelo empregador, ou [Alt. 383]

b) No domicílio **do condutor** ou noutro local privado escolhido pelo condutor. [Alt. 384]

8-B. A empresa de transporte deve organizar o trabalho dos condutores de modo a que estes possam gozar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um repouso semanal de 45 horas, a título de compensação de um repouso semanal reduzido, no domicílio, ~~em ou noutro local escolhido pelo condutor antes do final de~~ cada período de ~~três~~ **quatro** semanas consecutivas. **O condutor deve comunicar por escrito à empresa de transporte, no mínimo duas semanas antes do período de repouso, se este será gozado num local diferente do seu domicílio. Se um condutor optar por gozar esse período de repouso no seu domicílio, a empresa de transporte deve facultar ao condutor os meios para que este possa regressar ao seu domicílio. A empresa deve documentar a forma como cumpre esta obrigação e manter a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.»;** [Alt. 385]

«O condutor deve declarar que gozou, num local à sua escolha, um período de repouso semanal regular ou um repouso semanal de duração superior a 45 horas a título de compensação por um repouso semanal reduzido. A declaração deve ser conservada nas instalações da empresa.»; [Alt. 386]

c-A) É aditado o seguinte número:

«9-A. Até ... [dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão avalia e comunica ao Parlamento Europeu e ao Conselho a possibilidade de adotar regras mais adequadas para os condutores que exerçam uma atividade de serviço ocasional de transporte de passageiros, na aceção do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativo a regras comuns de acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro.»; [Alt. 380]

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

5-A) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 8.º-A

1. Até ... [seis meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem comunicar à Comissão a localização das zonas específicas de estacionamento disponíveis nos seus territórios e, subsequentemente, notificá-la de quaisquer alterações a essa informação. A Comissão deve elaborar uma lista de todas as zonas específicas de estacionamento de acesso público num único sítio Web oficial, que deve ser atualizado regularmente.

2. Todas as zonas de estacionamento que possuam pelo menos as instalações e características previstas no anexo 1 e que sejam divulgadas pela Comissão em conformidade com o n.º 2 podem indicar, à entrada, que são zonas específicas de estacionamento.

3. Os Estados-Membros devem assegurar a realização regular de controlos aleatórios para verificar a conformidade das características do estacionamento com os critérios aplicáveis às zonas específicas de estacionamento definidos no anexo.

4. Os Estados-Membros devem investigar as queixas relativas a zonas específicas de estacionamento certificadas que não cumpram os critérios definidos no anexo.

5. Os Estados-Membros devem incentivar a criação de zonas específicas de estacionamento, em conformidade com o disposto no artigo 39.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

O mais tardar até 31 de dezembro de 2020, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a disponibilidade de instalações de repouso adequadas para os condutores e de zonas de estacionamento seguras. Esse relatório deve ser acompanhado do projeto de regulamento que estabelece as normas e os procedimentos para a certificação das zonas específicas de estacionamento a que se refere o n.º 4 do presente artigo. O relatório deve ser atualizado anualmente com base nas informações recolhidas pela Comissão nos termos do n.º 5 e deve conter uma lista das medidas propostas para aumentar o número e a qualidade das instalações de repouso adequadas para os condutores e das zonas de estacionamento seguras.»; [Alt. 387]

6) O artigo 9.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

«1. Em derrogação do artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (ferry) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal reduzido, este período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal reduzido, o condutor deve dispor de uma **cabine para pernoitar, de uma** cama ou **de um** beliche.»; [Alt. 388]

6-A) No artigo 9.º, é inserido o seguinte número:

«1-A) A derrogação prevista no n.º 1 pode ser alargada aos períodos de repouso semanal regular se a viagem em transbordador (ferry) tiver uma duração igual ou superior a 12 horas. Durante esse período de repouso semanal regular, o condutor deve ter acesso a uma **cabine para pernoitar**.»; [Alt. 389]

6-B) No artigo 10.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. É proibido remunerar os condutores assalariados, mesmo sob a forma de concessão de prémios ou de suplementos de salário, em função das distâncias percorridas, **da velocidade da entrega** e/ou do volume das mercadorias transportadas, se essa remuneração for de natureza tal que favoreça a violação do presente regulamento.»; [Alt. 390]

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- 7) Ao artigo 12.º, é aditado o seguinte segundo parágrafo:

«Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, o condutor pode, **a título excecional**, não observar o disposto no artigo 8.º 6.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 6, segundo parágrafo n.ºs 1 e 2, **após um repouso de 30 minutos**, para poder chegar a um alojamento apropriado, tal como referido no artigo 8.º, n.º 8-A, a fim de aí gozar um repouso diário ou semanal. Uma tal inobservância não deve resultar na superação dos tempos de condução diária ou semanal ou na redução dos períodos de repouso diário ou semanal, **em duas horas, ao centro operacional do empregador a que está normalmente afetado e onde deve iniciar o repouso semanal regular do condutor**. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada às instalações de alojamento adequadas, o motivo de tal inobservância. **Este período igual ou inferior a duas horas deve ser compensado com um período de repouso equivalente, gozado em conjunto com outro período de repouso, antes do final da terceira semana seguinte à semana em causa.**»; [Alt. 391]

- 7-A) No artigo 13.º, n.º 1, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas, utilizados por prestadores de serviços universais na aceção do artigo 2.º, n.º 13, da Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 1997, relativa às regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e a melhoria da qualidade de serviço, para distribuir bens como parte **de envios postais definidos no artigo 2.º, n.º 6, da Diretiva 97/67/CE.**»; [Alt. 392]

- 7-B) No artigo 13.º, n.º 1, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) **Veículos** que circulem exclusivamente em ilhas **ou regiões isoladas do restante território nacional** cuja superfície não exceda 2 300 quilómetros quadrados e que não comuniquem com o restante território nacional por ponte, vau ou túnel abertos à circulação automóvel, **nem confinem com nenhum outro Estado-Membro**;»; [Alt. 393]

- 7-C) Ao artigo 13.º, n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

«p-A) **Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 44 toneladas utilizados por uma empresa de construção num raio de, no máximo, 100 km a partir da base da empresa e desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do condutor**;»; [Alt. 394]

- 8) O artigo 14.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Em caso de urgência, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excecionais, conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que deve ser devidamente justificada e imediatamente notificada à Comissão.

Esta informação deve ser publicada num sítio Web público específico mantido pela Comissão em todas as línguas da UE.»; [Alt. 395]

- 9) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Os Estados-Membros devem garantir que os condutores dos veículos referidos no artigo 3.º, alínea a), são regidos por regras nacionais que proporcionem proteção adequada em matéria de tempos de condução autorizados e de pausas e períodos de repouso obrigatórios. ~~Os~~ **Em prol das condições de trabalho dos condutores, bem como da segurança rodoviária e da aplicação das regras**, os Estados-Membros devem ~~informar a Comissão das regras nacionais pertinentes aplicáveis a esses condutores~~ **garantir zonas de estacionamento e de repouso, sem neve ou gelo no inverno, sobretudo nas regiões ultraperiféricas e/ou periféricas da União Europeia.**»; [Alt. 396]

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

9-A) Ao artigo 17.º, é aditado o seguinte número:

«3-A. O relatório deve incluir uma avaliação do recurso aos sistemas de condução autónoma nos Estados-Membros e da possibilidade de o condutor registar o período durante o qual é ativado o sistema de condução autónoma, e deve conter, se apropriado, uma proposta legislativa destinada a alterar o presente regulamento, nomeadamente os requisitos necessários para o condutor registar os dados no tacógrafo inteligente.»; [Alt. 397]

10) O artigo 19.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a sua implementação. Essas sanções devem ser eficazes, e proporcionais à sua gravidade **das infrações**, tal como determinado em conformidade com o **indicado no** anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾, dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 será sujeita a mais de uma sanção ou processo. Os Estados-Membros devem, **até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29.º**, notificar à Comissão as referidas medidas e as regras ~~sobre sanções até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29.º~~, **juntamente com o método e os critérios escolhidos a nível nacional para avaliar a respetiva proporcionalidade**. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações ~~que lhes sejam feitas subsequentemente~~ **subsequentes que os afetem**. A Comissão informará os Estados-Membros em conformidade ~~dessas regras e medidas, assim como de quaisquer alterações às mesmas~~.

Essas informações devem ser publicadas num sítio Web público específico mantido pela Comissão em todas as línguas da UE, que contenha informações pormenorizadas sobre as sanções aplicáveis nos Estados-Membros.»; [Alt. 398]

11) O artigo 22.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem trabalhar em estreita cooperação e assistir-se mutuamente, sem demora injustificada, de modo a facilitar a aplicação coerente do presente regulamento e a sua execução efetiva, em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 8.º da Diretiva 2006/22/CE.»;

b) Ao n.º 2, é aditada a seguinte alínea c):

«c) Outras informações específicas, incluindo a notação de risco da empresa, suscetível de ter consequências para a conformidade com as disposições do presente regulamento.»;

c) São inseridos os seguintes números:

«3-A. Para efeitos do intercâmbio de informações no quadro do presente regulamento, os Estados-Membros devem utilizar os organismos de ligação intracomunitária designados nos termos do artigo 7.º da Diretiva 2006/22/CE.

3-B A cooperação e assistência administrativa recíproca são prestadas gratuitamente.»;

12) O artigo 25.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Nos casos referidos no n.º 1, a Comissão adota atos de execução que estabelecem as abordagens comuns **para a aplicação do presente regulamento**, em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.»; [Alt. 399]

(7) Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

12-A) É aditado o seguinte anexo:**«Requisitos mínimos para as zonas de estacionamento****Parte A: Instalações de serviço****1) Sanitários equipados com torneiras, limpos, em boas condições e verificados com regularidade:**

- até 10 lugares, pelo menos um sanitário, com quatro casas de banho;
- de 10 a 25 lugares, pelo menos um sanitário, com oito casas de banho;
- de 25 a 50 lugares, pelo menos dois sanitários, com 10 casas de banho cada;
- de 50 a 75 lugares, pelo menos dois sanitários, com 15 casas de banho cada;
- de 75 a 125 lugares, pelo menos quatro sanitários, com 15 casas de banho cada;
- mais de 125 lugares, pelo menos seis sanitários, com 15 casas de banho cada;

2) Duches limpos, em boas condições e verificados com regularidade:

- até 10 lugares, pelo menos um bloco de duches, com dois chuveiros;
- de 25 a 50 lugares, pelo menos dois blocos de duches, com cinco chuveiros cada;
- de 50 a 75 lugares, pelo menos dois blocos de duches, com 10 chuveiros cada;
- de 75 a 125 lugares, pelo menos quatro blocos de duches, com 12 chuveiros cada;
- mais de 125 lugares, pelo menos seis blocos de duches, com 15 chuveiros cada;

3) Acesso adequado a água potável;**4) Instalações de cozinha adequadas, zona de restauração rápida ou restaurante;****5) Loja com grande variedade de alimentos, bebidas, etc., no local ou na zona circundante;****6) Caixotes do lixo em número e com capacidade suficientes;****7) Abrigo contra a chuva e o sol perto da área de estacionamento;****8) Plano de emergência/ gestão de crise/ contactos de emergência conhecidos do pessoal;****9) Mesas de piquenique com bancos ou equivalente em número razoável;****10) Serviços próprios de Internet sem fios;****11) Sistema eletrónico de reservas, pagamento e faturação;****12) Sistema, local e em linha, de indicação dos lugares disponíveis;****13) As instalações devem ser adequadas do ponto de vista de género;****Parte B: Dispositivos de segurança****1) Uma separação contínua da zona de estacionamento e da área circundante, como vedações ou barreiras equivalentes, que impeça a entrada ocasional e a entrada ilegítima intencional ou que dificulte a entrada;****2) Acesso permitido apenas aos utentes e ao pessoal da zona de estacionamento de camiões;**

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- 3) *Sistema de gravação digital (pelo menos 25 fotogramas por segundo). O sistema grava em modo contínuo ou de deteção de movimento;*
- 4) *Um sistema de CCTV capaz de cobrir toda a vedação e assegurar o registo claro de todas as atividades junto à vedação (função de gravação);*
- 5) *Vigilância do local através de rondas ou equivalente;*
- 6) *Todos os incidentes criminosos são notificados ao pessoal da área de estacionamento e à polícia. Se possível, o veículo deve ser imobilizado e aguardar instruções da polícia;*
- 7) *Zonas de circulação para veículos e peões permanentemente iluminadas;*
- 8) *Segurança dos peões assegurada nas zonas específicas de estacionamento;*
- 9) *Vigilância da área de estacionamento através da realização de controlos de segurança adequados e proporcionados;*
- 10) *Indicação clara do ou dos números de telefone dos serviços de emergência.» [Alt. 400]*

Artigo 2.º

O Regulamento (UE) n.º 165/2014 é alterado do seguinte modo:

-1) **No artigo 1.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:**

«1. O presente regulamento estabelece as obrigações e os requisitos relacionados com a construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados nos transportes rodoviários para verificar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾ e da Diretiva 92/6/CEE do Conselho ⁽⁹⁾, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, da Diretiva 92/106/CEE do Conselho ⁽¹⁰⁾, da Diretiva 96/71/CE e da Diretiva 2014/67/UE no que se refere ao destacamento de trabalhadores dos transportes rodoviários, e da Diretiva que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário.»; [Alt. 401]

-1-A) **Ao artigo 2.º, n.º 2, é aditada a seguinte alínea:**

«h-A) “Tacógrafo inteligente”, um tacógrafo digital que utiliza um serviço de posicionamento baseado num sistema de navegação por satélite que determina a sua posição automaticamente, em conformidade com o presente regulamento.»; [Alt. 402]

-1-B) **No artigo 3.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:**

«4. O mais tardar ⁽¹¹⁾ ... [3 anos após a entrada em vigor do presente regulamento modificativo], os veículos a seguir indicados devem ser equipados com um tacógrafo inteligente:

a) Os veículos que circulam num Estado-Membro que não seja o seu Estado-Membro de registo que estejam equipados com um tacógrafo analógico;

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Diretiva 92/6/CEE do Conselho de 10 de fevereiro de 1992 relativa à instalação de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

⁽¹⁰⁾ Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

⁽¹¹⁾ Partindo do princípio de que o pacote rodoviário entra em vigor em 2019 e a segunda versão do ato de execução da Comissão para os tacógrafos inteligentes entra em vigor até 2019/2020 (ver artigo 11.º), aplicando-se em seguida uma abordagem faseada à adaptação.

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- b) Os veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de registo que estejam equipados com um tacógrafo digital em conformidade com as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho em vigor até 30 de setembro de 2011; ou
- c) Os veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de registo que estejam equipados com um tacógrafo digital em conformidade com as especificações constantes do anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho em vigor a partir de 1 de outubro de 2011.»; [Alt. 403]

-1-C) Ao artigo 3.º, é aditado o seguinte número:

«4-A. Até ... [4 anos após a entrada em vigor do presente regulamento modificativo], todos os veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de registo que estejam equipados com um tacógrafo digital em conformidade com o anexo I-B do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho aplicável desde 1 de outubro de 2012 devem ser equipados com um tacógrafo inteligente.»; [Alt. 404]

-1-D) Ao artigo 3.º, é aditado o seguinte número:

«4-B. Até ... [5 anos após a entrada em vigor do presente regulamento modificativo], todos os veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de registo que estejam equipados com um tacógrafo inteligente em conformidade com o anexo I-C do Regulamento de Execução (UE) 2016/799⁽¹²⁾ da Comissão devem ser equipados com um tacógrafo inteligente.»; [Alt. 405]

-1-E) Ao artigo 4.º, n.º 2, após o terceiro travessão, é aditado o seguinte travessão:

«— possuir memória suficiente para armazenar todos os dados exigidos pelo presente regulamento;»; [Alt. 406]

-1-F) No artigo 7.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros certificam-se de que o tratamento de dados pessoais no contexto do presente regulamento é efetuado unicamente para verificar o cumprimento do presente regulamento e do Regulamento (CE) n.º 561/2006, da Diretiva 2002/15/CE, da Diretiva 92/6/CEE do Conselho, da Diretiva 92/106/CEE do Conselho, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, da Diretiva 96/71/CE e da Diretiva 2014/67/UE no que diz respeito ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, bem como da Diretiva que estabelece regras específicas no que respeita à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do transporte rodoviário, em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e a Diretiva 2002/58/CE e sob o controlo da autoridade de supervisão do Estado-Membro referida no artigo 51.º do Regulamento (UE) 2016/679.»; [Alt. 407]

-1-G) No artigo 7.º, a parte introdutória do n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os Estados-Membros asseguram, designadamente, que os dados pessoais sejam protegidos contra outras utilizações que não as estritamente relacionadas com o presente regulamento e com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a Diretiva 2002/15/CE, a Diretiva 92/6/CEE do Conselho, a Diretiva 92/106/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, a Diretiva 96/71/CE e a Diretiva 2014/67/UE no que diz respeito ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, e com a Diretiva que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do transporte rodoviário, em conformidade com o n.º 1, no que diz respeito;»; [Alt. 408]

⁽¹²⁾ Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

- 1) O artigo 8.º, n.º 1, segundo travessão, passa a ter a seguinte redação:

«— de três em três horas de tempo de condução acumulado, e de cada vez que o veículo atravesse a fronteira **de um Estado-Membro**; [Alt. 409]

— **de cada vez que um veículo efetue operações de carga ou descarga;**; [Alt. 410]

- 1-A) Ao artigo 8.º, n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:

«A fim de facilitar a verificação da conformidade pelas autoridades responsáveis pelo controlo, os tacógrafos inteligentes devem registar igualmente se o veículo foi utilizado para o transporte de mercadorias ou de passageiros, conforme requerido pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.»; [Alt. 411]

- 1-B) Ao artigo 8.º, n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:

«Os veículos matriculados pela primeira vez a partir de ... [24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] devem ser equipados com um tacógrafo, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, segundo travessão, e com o artigo 8.º, n.º 1, segundo parágrafo, do presente regulamento.»; [Alt. 412]

- 1-C) No artigo 14.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Até ... [1 ano após a entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem dotar adequadamente as suas autoridades de controlo do equipamento de deteção rápida à distância necessário para permitir a comunicação de dados a que se refere o presente artigo, tendo em conta os respetivos requisitos específicos de execução e estratégias. Até lá, os Estados-Membros podem decidir se dotam as suas autoridades de controlo de tal equipamento de deteção rápida à distância necessário.»; [Alt. 413/rev]

- 1-D) No artigo 9.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A comunicação a que se refere o n.º 1 só será estabelecida com o tacógrafo 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 equipamento de registo e de controlo. Só as autoridades responsáveis pelo controlo autorizadas a controlar as infrações **aos atos jurídicos da União estabelecidos no artigo 7.º, n.º 1, e ao presente regulamento e as oficinas terão acesso aos dados comunicados, na medida em que for necessário para verificar o correto funcionamento do tacógrafo.»**; [Alt. 414]

- (1-E) No artigo 11.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«Para assegurar que os tacógrafos inteligentes respeitem os princípios e requisitos estabelecidos no presente regulamento, a Comissão adota, através de atos de execução, as disposições pormenorizadas necessárias à aplicação uniforme dos artigos 8.º, 9.º e 10.º, com exceção das disposições que prevejam o registo de dados suplementares pelos tacógrafos.

Até ... [12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo], a Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas para o registo das passagens de fronteira do veículo referido no artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo, segundo travessão, e no artigo 8.º, n.º 1, segundo parágrafo.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 42.º, n.º 3.; [Alt. 415]

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

1-F) No artigo 34.º, n.º 5, alínea b), a subalínea iv) passa a ter a seguinte redação:

«iv) com o símbolo : pausas, repouso, férias anuais ou baixa por doença, com o símbolo “transbordador (ferry)/comboio”: Para além do símbolo : o período de repouso gozado num transbordador (ferry) ou comboio, conforme requerido pelo artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006.»; [Alt. 416]

2) O artigo 34.º, n.º 7, primeiro parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

«7. ~~Se o tacógrafo não for capaz de registar automaticamente a travessia da fronteira, o~~ condutor deve, ~~no primeiro ponto de paragem possível e disponível~~, introduzir ~~no tacógrafo digital~~ o símbolo do país em que iniciou o período de trabalho diário e o símbolo do país em que o terminou, bem como onde e quando o condutor atravessou uma fronteira ~~no veículo, à chegada ao ponto de paragem adequado~~. **O código do país após a travessia de uma fronteira para um novo país deve ser inserido em BEGIN no tacógrafo.** Todavia, os Estados-Membros podem impor aos condutores dos veículos que efetuam operações de transporte internas no seu território que, ao símbolo do país, acrescentem outras especificações de caráter geográfico mais pormenorizadas, desde que esses Estados as tenham notificado à Comissão antes de 1 de abril de 1998.»; [Alt. 417]

2-A) Ao artigo 34.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«7-A. Os condutores devem receber formação sobre como utilizar corretamente um tacógrafo, para conseguirem tirar o máximo partido do equipamento. Os condutores não devem ser responsáveis pelo custo da formação, devendo esta ser facultada pelo respetivo empregador.»; [Alt. 418]

2-B) Ao artigo 34.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«7-B. Deve ser assegurada formação sobre a leitura e a monitorização corretas de um tacógrafo ao maior número possível de autoridades de controlo.»; [Alt. 419]

2-C) O artigo 36.º, n.º 1, alínea i), passa a ter a seguinte redação:

«i) As folhas de registo do dia em curso e as utilizadas pelo condutor nos **56** dias anteriores;»; [Alt. 420]

2-D) O artigo 36.º, n.º 1, alínea iii), passa a ter a seguinte redação:

«iii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos **56** dias anteriores, nos termos do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006;»; [Alt. 421]

2-E) O artigo 36.º, n.º 2, alínea ii), passa a ter a seguinte redação:

«ii) Qualquer registo manual e impressão efetuados durante o dia em curso e nos **56** dias anteriores, nos termos do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 561/2006;»; [Alt. 422]

Quinta-feira, 4 de abril de 2019

Artigo 3.º

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

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

Feito em ..., em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente
