



Bruxelas, 28 de novembro de 2018  
(OR. en)

---

---

**Dossiês interinstitucionais:**

**2017/0122(COD)**

**2017/0121(COD)**

**2017/0123(COD)**

---

---

**14802/18**  
**ADD 3**

**TRANS 582**  
**SOC 738**  
**EMPL 552**  
**MI 903**  
**COMPET 823**  
**CODEC 2123**

**RELATÓRIO**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Conselho

---

n.º doc. ant.: 13205/3/18 REV 3

n.º doc. Com.: ST 9670/17

---

Assunto: 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

– Orientação geral

---

Junto se envia, à atenção das delegações, o texto de compromisso da Presidência relativo ao regulamento que altera os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014.

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

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,

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<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

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. Para facilitar este processo, é essencial que a regulamentação social da União no domínio dos transportes rodoviários seja clara, adequada à sua finalidade, fácil de aplicar e executar, e implementada de forma eficaz e coerente em toda a União.

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

- (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<sup>3</sup>, foram identificadas algumas lacunas no 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, 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.
- (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 das ferramentas de controlo e à cooperação administrativa insuficiente entre os Estados-Membros.
- (3-A) A fim de melhorar a clareza e a coerência, deverá ser definida a utilização "não comercial" dos veículos, que se encontra excluída do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006.
- (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 entre os operadores e contribuir para a segurança rodoviária de todos os utentes da estrada.
- (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, sem comprometer a segurança do condutor e a segurança rodoviária.

---

<sup>3</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)

- (6) Os condutores que efetuam operações de transporte internacional de longa distância passam longos períodos fora do seu domicílio. [...] É [...] necessário prever que os operadores organizem o trabalho dos condutores de forma a que estes períodos fora do domicílio não sejam excessivamente longos e que os condutores beneficiem de períodos de repouso prolongados como compensação pelos períodos de repouso semanal reduzidos. A organização do regresso deverá prever a chegada ao centro operacional da empresa no seu Estado-Membro de estabelecimento ou ao local de residência do condutor. O operador deverá poder comprovar a organização do regresso regular através dos registos dos tacógrafos, dos registos de serviço dos condutores ou de comprovativos semelhantes.
- (7) [...] A fim de promover o progresso social é conveniente especificar onde pode ser gozado o período de repouso semanal para garantir que os condutores têm condições de repouso adequadas. A qualidade do alojamento é particularmente importante durante o período de repouso semanal regular, que o condutor deverá passar fora da cabina do veículo num alojamento adequado, às custas do empregador. No entanto, quando o veículo estiver estacionado numa zona de estacionamento segura que cumpra critérios específicos para assegurar o conforto do condutor, este poderá dormir excecionalmente na cabina do veículo utilizando as instalações da zona de estacionamento às custas do empregador. Se não existir uma zona de estacionamento deste tipo no Estado-Membro onde se usufrui do período de repouso semanal regular, o condutor deverá encontrar outro alojamento adequado fora do veículo.
- (7-A) São essenciais zonas de estacionamento seguras equipadas com instalações de repouso adequadas para melhorar as condições de trabalho no setor e manter a segurança rodoviária. Por conseguinte, é fundamental promover o desenvolvimento da infraestrutura de estacionamento, inclusive áreas de repouso, que garantam as normas de segurança, de proteção e de serviço pretendidas. É importante que existam oportunidades suficientes de cofinanciamento pela União Europeia de acordo com os atuais e futuros atos legislativos da União que estabelecem as condições de apoio financeiro, a fim de acelerar e promover a construção dessa infraestrutura de estacionamento. No entanto, os Estados-Membros não são obrigados a financiar infraestruturas adicionais de estacionamento no seu território para além das obrigações a que se encontram sujeitos nos termos das orientações da União para a infraestrutura da TEN-T. A Comissão deverá publicar uma lista atualizada de zonas de repouso seguras que cumprem as normas mínimas de qualidade.

- (8) Os condutores são [...] confrontados com circunstâncias imprevisíveis que tornam impossível chegar a um destino desejado de repouso semanal sem violar as regras 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. Tais circunstâncias excepcionais são circunstâncias inesperadas que são inevitáveis e não podem ser previstas, e impossibilitam a aplicação na íntegra das disposições do regulamento durante um curto período de tempo. A fim de assegurar a aplicação adequada da regulamentação, o condutor deverá documentar essas circunstâncias. Além disso, deverá ser prevista uma salvaguarda que assegure que o tempo de condução não seja excessivo [...].
- (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.
- (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<sup>4</sup>.
- (11) Para reforçar a relação custo-eficácia da execução da regulamentação social, deverá explorar-se plenamente o potencial dos atuais e futuros sistemas tacográficos. Por conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo deverão ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos, em especial durante operações de transporte internacional. Para o mesmo efeito, deverá ser promovida a instalação de tacógrafos inteligentes nas frotas existentes que realizam transportes internacionais utilizando tacógrafos analógicos ou digitais.
- (11-A) Em especial, nos veículos que não estão equipados com um tacógrafo inteligente, a travessia das fronteiras dos Estados-Membros deverá ser registada no tacógrafo no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira.

---

<sup>4</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (11-B) Para assegurar que os condutores, os operadores e as autoridades de controlo beneficiam o mais depressa possível das vantagens dos tacógrafos inteligentes, nomeadamente do registo automático da travessia de fronteiras, a frota de veículos existente deverá ser equipada com esses dispositivos dentro de um prazo adequado após a entrada em vigor das disposições técnicas pormenorizadas, garantindo um tempo de preparação suficiente.
- (11-C) Para reduzir os encargos dos operadores e das autoridades de controlo, se um agente de controlo remover o selo de um tacógrafo para fins de controlo, esse agente deverá ser autorizado a repor um novo selo em determinadas circunstâncias bem documentadas.
- (11-D) É importante que os operadores de transportes rodoviários estabelecidos em países terceiros estejam sujeitos a regras equivalentes às previstas na presente legislação quando realizarem operações de transporte rodoviário no território da UE. A Comissão deverá avaliar o cumprimento deste princípio a nível da UE e propor soluções adequadas a negociar pela UE no contexto do AETR.
- (12) Os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup> devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

1) [...] Ao artigo 4.º são aditadas as seguintes alíneas r) e s):

"r) "Transporte não comercial": qualquer transporte rodoviário, com exceção dos transportes por conta de outrem ou por conta própria, não remunerado direta ou indiretamente, e que não gera quaisquer receitas diretas ou indiretas para o condutor do veículo ou para outras pessoas e em que não existe qualquer ligação com uma atividade profissional ou comercial;

---

<sup>5</sup> Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

s) "Zona específica": área segura que dispõe de instalações de dormida e de instalações sanitárias adequadas e cumpre os requisitos específicos estabelecidos no anexo do presente regulamento.";

2) O artigo 6.º, n.º 5, 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 que não se incluem no âmbito de aplicação 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.";

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

"O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode [...] 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.";

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

a) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

"6. Em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos quatro períodos de repouso semanal, dos quais pelo menos dois devem ser períodos de repouso semanal regular. [...]

Os períodos de repouso semanal reduzido 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. Caso o condutor tenha dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos, o período de repouso semanal subsequente deve ser precedido ou seguido de um período de repouso gozado a título de compensação.

O período de repouso semanal começa o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior."

[...]

c) [...] O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

"8. Caso o condutor assim o deseje, os períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido fora do local de afetação podem ser gozados no veículo, desde que este esteja equipado com instalações de dormida adequadas para cada condutor e não se encontre em andamento.

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. [...]

Em derrogação do segundo parágrafo, o período de repouso semanal regular pode ser gozado no veículo, desde que

- o veículo esteja estacionado numa zona específica com lugares de estacionamento seguros para veículos comerciais e instalações de serviço que cumpram os requisitos mínimos estabelecidos no anexo; e
- se a cabina cumprir os requisitos mínimos estabelecidos no anexo.

Até [JO: 18 meses após a data de entrada em vigor], o veículo pode também ser estacionado numa zona de estacionamento regular com instalações sanitárias, desde que a cabina cumpra os requisitos estabelecidos no anexo.

A Comissão especifica por meio de atos de execução as condições necessárias para recorrer a esta derrogação nos casos em que os veículos estejam estacionados em zonas específicas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.

Até [JO: seis meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento de alteração], os Estados-Membros comunicam à Comissão a localização das zonas específicas disponíveis nos seus territórios e subsequentemente notificam todas as alterações a essas informações. A Comissão elabora uma lista das zonas específicas acessíveis ao público num sítio Web oficial único, e mantém-na atualizada.



O mais tardar [JO: dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento de alteração], a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a disponibilidade dessas zonas específicas. O relatório deve incluir informações sobre o número e a localização das zonas específicas, sobre a sua capacidade e utilização, e sobre a procura de lugares ou instalações adicionais. O relatório deve incluir igualmente uma avaliação das medidas tomadas e/ou planeadas pelos Estados-Membros. Com base nesse relatório, a Comissão propõe, se adequado, medidas destinadas a aumentar o número e a qualidade das zonas específicas e/ou medidas para rever as disposições previstas no quarto parágrafo sobre a possibilidade de gozar o período de repouso semanal regular no veículo.

Os custos de alojamento fora do veículo e as despesas de utilização de zonas específicas ficam a cargo do empregador.";

d) É inserido o seguinte número:

"8-A. A empresa de transporte deve organizar o trabalho dos condutores de modo a que estes possam [...] regressar a um dos centros operacionais no Estado-Membro do estabelecimento do empregador ou ao local de residência do condutor em cada período de quatro semanas consecutivas, a fim de passar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um repouso semanal superior a 45 horas a título de compensação por um repouso semanal reduzido. Todavia, caso um condutor tenha tido consecutivamente dois períodos de repouso semanal reduzidos sem regresso, a empresa de transporte deve organizar o trabalho do condutor de modo a que este possa regressar no final da terceira semana.

A empresa documenta a forma como cumpre esta obrigação e mantém a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.";

5) 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, 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, o condutor deve dispor de uma cama ou beliche.";

6) [...] O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

"[...] Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, e para permitir que o veículo atinja um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, o condutor pode também, em circunstâncias excecionais, não observar o disposto no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 8.º, n.º 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador para gozar um período de repouso semanal. O condutor deve mencionar manualmente o motivo de tal inobservância 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 ao destino ou ao ponto de paragem adequado.";

7) O artigo 13.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:

a) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:

"e) Veículos que operem exclusivamente em ilhas ou regiões isoladas do restante território nacional com uma superfície não superior a 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. ";

b) É aditada a seguinte alínea q):

"q) Veículos utilizados para a entrega de betão pronto.";

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 excepcionais, conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que deve ser devidamente justificada e imediatamente notificada à Comissão.";

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

*"Artigo 15.º*

Os Estados-Membros garantem 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 Estados-Membros informam a Comissão das regras nacionais pertinentes aplicáveis a esses condutores.";

9-A) No artigo 16.º, n.º 3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) Incluir todos os dados referidos no n.º 2 relativamente a um período mínimo que abranja o dia do controlo e os 56 dias anteriores; estes dados devem ser regularmente atualizados, com uma periodicidade máxima de um mês;"

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

"1. Os Estados-Membros determinam o regime de sanções aplicável às violações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua implementação. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionais à sua gravidade, tal como determinado em conformidade com o anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>6</sup>, 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 notificam à Comissão as referidas medidas e as regras sobre sanções até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29.º. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações que lhes sejam feitas subsequentemente. A Comissão informará os Estados-Membros em conformidade.";

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 trabalham em estreita cooperação e assistem-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.";

---

<sup>6</sup> 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).

c) São inseridos os n.ºs 3-A e 3-B, com a seguinte redação:

"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.";

11-A) No artigo 24.º, é inserido o seguinte número:

"2-A. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.";

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

"2. Nos casos referidos no n.º 1, alínea b), a Comissão adota atos de execução que estabelecem as abordagens comuns em conformidade com o procedimento [...] de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.";

13) É aditado o seguinte anexo:

"ANEXO

- A. Requisitos mínimos em matéria de segurança, de proteção e de serviços para as zonas específicas a que se refere o artigo 8.º, n.º 8, terceiro parágrafo
1. Detecção e prevenção de intrusões
  2. Iluminação e visibilidade
  3. Ponto de contacto e procedimentos de emergência
  4. Instalações sanitárias
  5. Possibilidade de comprar produtos alimentares e bebidas
  6. Conexões que possibilitem a comunicação
  7. Alimentação elétrica em cada lugar de estacionamento.
- B. Requisitos mínimos para uma cabina a que se refere o artigo 8.º, n.º 8, terceiro parágrafo
1. Cama com colchão para cada condutor
  2. Sistema de aquecimento e de ar condicionado independente do motor
  3. Cortina que bloqueie a luz
  4. Compartimento para armazenagem acessível a partir da cabina
  5. Frigorífico incorporado no veículo para conservação de alimentos
  6. Mesa desdobrável
  7. Bancos reguláveis

8. Sistema de alarme contra roubo

9. Eletricidade."

### *Artigo 2.º*

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

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

"1. O presente regulamento estabelece as obrigações e os requisitos relativamente à construção, instalação, utilização, ensaio e controlo dos tacógrafos utilizados no transporte rodoviário, a fim de verificar a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>7</sup> e com a Diretiva 92/6/CEE do Conselho<sup>8</sup>, a Diretiva 92/106/CEE do Conselho<sup>9</sup>, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, o Regulamento (CE) n.º 1073/2009, a Diretiva 96/71 e a Diretiva 2014/67/UE no que respeita ao destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, e com a Diretiva xxx/xxx/UE que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário.\*"

---

\* Nota: As referências às regras aplicáveis ao destacamento de trabalhadores deverão ser harmonizadas com o compromisso final relativo aos respetivos dossiês.

---

<sup>7</sup> Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

<sup>8</sup> Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de fevereiro de 1992, relativa à instalação de utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

<sup>9</sup> 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).

-1-A) O artigo 3.º, n.º 4, passa a ter a seguinte redação:

"4. O mais tardar quatro anos após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas\* a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contém especificações para o registo das travessias de fronteiras e de serviços adicionais, todos os veículos que circulam num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de matrícula, equipados com um tacógrafo que não cumpra as especificações estabelecidas nessas disposições pormenorizadas são equipados com um tacógrafo inteligente conforme disposto nos artigos 8.º, 9.º e 10.º do presente regulamento.";

---

\* [NOTA: prevê-se que esta data corresponda ao final de 2024.]

-1-B) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 7.º*

Proteção de dados

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, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, 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 xxx/xxx/UE que estabelece regras específicas no que respeita à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores no setor do transporte rodoviário, em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e a Diretiva [...] 2002/58/CE e sob a supervisão da autoridade de controlo do Estado-Membro a que se refere o artigo 51.º do Regulamento (UE) 2016/679.



2. Os Estados-Membros asseguram, designadamente, que os dados pessoais são protegidos contra outras utilizações que não as estritamente relacionadas com os atos jurídicos a que se refere o n.º 1, no que diz respeito:
- à utilização de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) para o registo dos dados relativos à localização a que se refere o artigo 8.º,
  - à utilização da comunicação à distância para efeitos de controlo a que se refere o artigo 9.º, à utilização de tacógrafos com uma interface a que se refere o artigo 10.º, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os cartões de condutor a que se refere o artigo 31.º e, em especial, ao intercâmbio transfronteiras desses dados com países terceiros,
  - à conservação de registos pelas empresas de transportes, tal como referido no artigo 33.º.
3. O tacógrafo digital é concebido de modo a assegurar a privacidade. Só os dados necessários para os efeitos referidos no n.º 1 podem ser tratados.
4. Os proprietários dos veículos, as empresas de transportes e quaisquer outras entidades visadas devem cumprir as disposições que forem aplicáveis em matéria de proteção de dados pessoais.";
- 1) O artigo 8.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:
- a) [...] O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- "A fim de facilitar o controlo da observância da legislação aplicável, a posição do veículo é automaticamente registada nos seguintes pontos ou no local mais próximo desses pontos onde estiver disponível o sinal de satélite:
- a posição de início do período de trabalho diário;
  - de cada vez que o veículo atravessa a fronteira de um Estado-Membro;
  - de cada vez que um veículo efetua operações de carga ou descarga;
  - de três em três horas de tempo de condução acumulado; e

– a posição de fim do período de trabalho diário.";

b) Ao segundo parágrafo, é aditado o seguinte período:

"No entanto, o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais a que se refere o primeiro parágrafo, segundo e terceiro travessões, diz respeito aos veículos matriculados pela primeira vez num Estado-Membro<sup>10</sup> decorridos dois anos\* após a entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, sem prejuízo da obrigação de reconverter certos veículos mais tarde em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4."

---

\* [NOTA: prevê-se que esta data corresponda, no máximo, a junho de 2022.]

1-A) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) O primeiro período do n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"Quatro anos depois da entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contêm especificações para o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais referido no artigo 8.º, n.º 1, segundo e terceiro travessões, 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 e estratégias específicos de execução.";

---

<sup>10</sup> NOTA: as outras disposições destes regulamentos, que contêm uma referência similar a uma data de matrícula de um veículo, serão harmonizadas com esta precisão complementar ("num Estado-Membro").

b) 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 a que se refere o 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.";

c) No n.º 4, é aditado o seguinte travessão:

"— superação do tempo de condução máximo.";

1-A-A) Ao artigo 10.º, é aditado o seguinte número:

2. "Os tacógrafos de veículos matriculados pela primeira vez num Estado-Membro dois anos\* depois da entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contêm especificações para o registo das travessias de fronteiras e atividades adicionais referido no artigo 8.º, n.º 1, segundo e terceiro travessões, devem estar equipados com a interface a que se refere o n.º 1.";

---

\* [NOTA: prevê-se que esta data corresponda, no máximo, a junho de 2022.]

1-A-B) No artigo 11.º, após o primeiro período do primeiro parágrafo, é inserido o seguinte período:

"A Comissão põe em vigor os atos de execução que prevejam as disposições pormenorizadas relativas à aplicação uniforme da obrigação de registar e armazenar os dados relativos a todas as travessias de fronteiras do veículo e todas as atividades adicionais a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, segundo e terceiro travessões, até [JO: 12 meses depois da entrada em vigor do presente regulamento de alteração].";

1-A-C) No artigo 22.º, n.º 5, os dois últimos parágrafos passam a ter a seguinte redação:

"Os selos retirados ou quebrados devem ser substituídos sem demora injustificada por um instalador ou oficina aprovados e o mais tardar no prazo de sete dias a contar da sua retirada. Se os selos tiverem sido retirados ou quebrados para efeitos de controlo, podem ser substituídos, sem demora injustificada, por um agente de controlo com um equipamento para selagem e com uma marca especial única.

Se um agente de controlo retirar um selo, o cartão de controlo deve ser inserido no tacógrafo desde o momento em que o selo é retirado até que a inspeção tenha terminado, inclusive se for colocado um novo selo. O agente de controlo emite uma declaração escrita incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

- Número de identificação do veículo;
- Nome do agente;
- Autoridade de controlo e Estado-Membro;
- Número do cartão de controlo;
- Número do selo retirado;
- Data e hora da retirada do selo;
- Número do novo selo, se o agente de controlo o tiver colocado.

Antes da substituição do selo, uma oficina aprovada procede ao controlo e calibragem do tacógrafo, exceto se o selo tiver sido retirado ou quebrado para efeitos de controlo e substituído por um agente de controlo.";

1-A-D) Ao artigo 26.º, é aditado o seguinte número:

"7-A) A autoridade competente do Estado-Membro de emissão pode exigir a um condutor a substituição do seu cartão de condutor por um novo, se tal for necessário para cumprir as especificações técnicas pertinentes.";

1-B) No artigo 34.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"Os condutores utilizam as folhas de registo ou os cartões de condutor sempre que conduzirem, 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, exceto se tal for autorizado ou se for necessário para introduzir o símbolo de travessia de fronteira. Nenhuma folha de registo ou cartão de condutor pode ser utilizado por um período mais longo do que aquele para o qual foi destinado.";

1-C) Ao artigo 34.º, n.º 6, é aditada a seguinte alínea f):

"f) Os símbolos dos países em que o período de trabalho diário foi iniciado e terminado. O condutor introduz também o símbolo do país em que entra após atravessar a fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no primeiro local adequado para uma paragem na fronteira ou após a fronteira. Se a travessia da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, o condutor introduz o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.";

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

"7. O condutor introduz no tacógrafo digital o símbolo do país em que iniciar o dia de trabalho e o símbolo do país em que o terminar [...].

Um ano depois da entrada em vigor das disposições pormenorizadas a que se refere o artigo 11.º, primeiro parágrafo, segundo período, que contêm especificações para o registo e armazenamento dos dados relativos às travessias de fronteiras, o condutor introduz também o símbolo do país em que entra após atravessar a fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo, na fronteira ou após a fronteira. Se a travessia da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, o condutor introduz o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.

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 carácter geográfico mais pormenorizadas, desde que esses Estados as tenham notificado à Comissão antes de 1 de abril de 1998.";

3) O artigo 36.º é alterado do seguinte modo:

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

"i) As folhas de registo do dia em curso e dos 56 dias anteriores,";

b) 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.";

c) 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.";

### *Artigo 3.º*

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

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

Os artigos 1.º, n.º 9-A, e 2.º, n.º 3, são aplicáveis a partir de 31 de dezembro de 2024. Até essa data, são aplicáveis o artigo 16.º, n.º 3, alínea a) do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e o artigo 36.º, n.º 1, alíneas i) e ii) e n.º 2, alínea ii) do Regulamento (UE) 165/2014, na sua redação anterior às alterações introduzidas pelo presente regulamento.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu    Pelo Conselho*

*O Presidente    O Presidente*

---